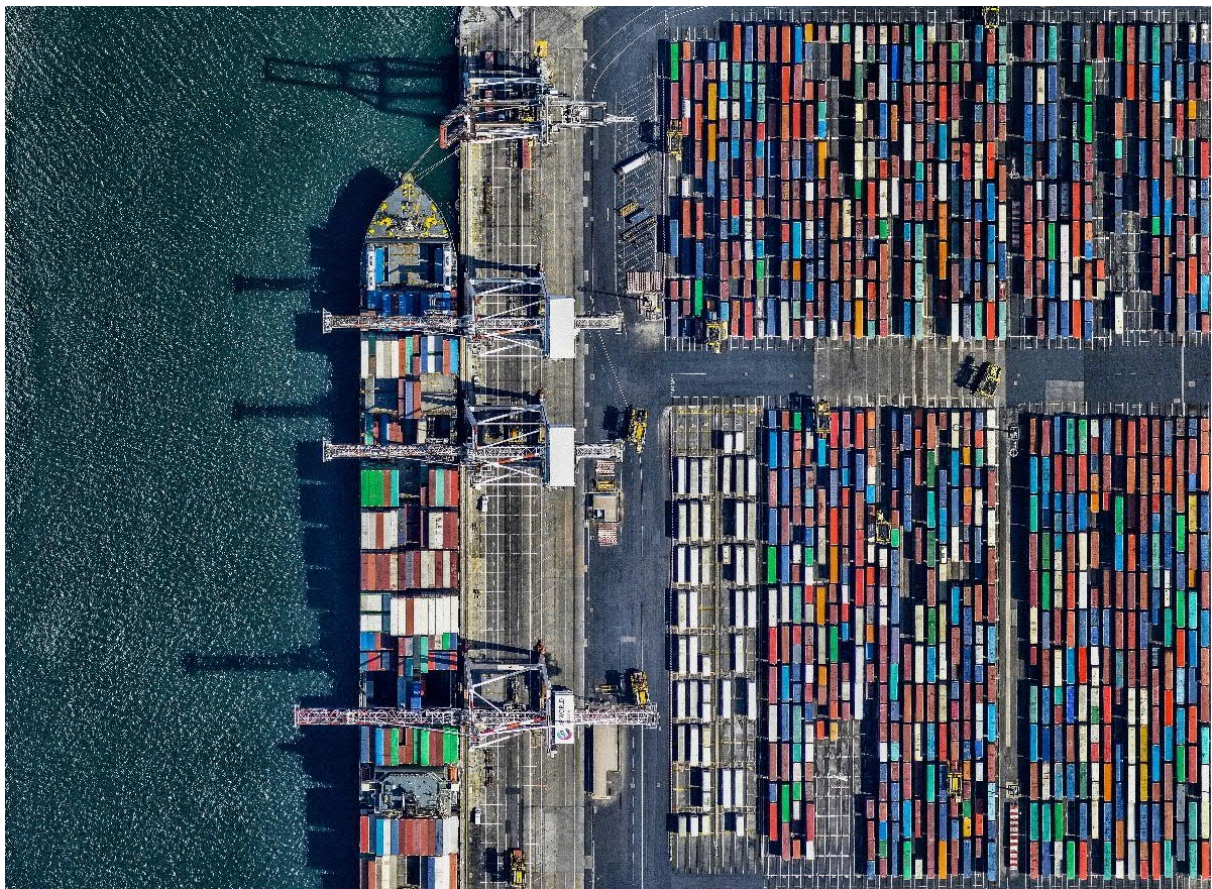


HAMNUTVECKLING I SKÅNE

FÖRDJUPAT KUNSKAPSUNDERLAG

2021-01-15



HAMNUTVECKLING I SKÅNE

Fördjupat kunskapsunderlag

KUND

Region Skåne
Koncernkontoret
Avdelningen Regional Utveckling
Enheten för transport och infrastruktur

KONSULT

WSP Advisory
Box 13033
WSP Sverige AB
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
Tel: +46 10 7225000
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Region Skåne
Björn Petersson
Tel: +46 40 675 33 78
bjorn.petersson@skane.se

WSP Advisory
Daniel Moback
Tel: +46 10 722 71 75
daniel.moback@wsp.com

UPPDRAGSNAMN
Hamnutveckling i Skåne

UPPDRAGSNUMMER
10302284

REDAKTÖR
Daniel Moback

DATUM
2021-01-15

GRANSKAD AV
Dag Hersle

FÖRORD

WSP Advisory har av Region Skåne fått i uppdrag att ta fram ett fördjupande kunskapsunderlag som tydliggör de skånska hamnarnas roll i ett vidare perspektiv. Studien omfattar bland annat godsflöden, infrastruktur, bostadsutveckling, regionalekonomi och sysselsättning, åtgärder och effektbedömning samt hamnarnas betydelse ur ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

I studien har följande personer från WSP Advisory medverkat:

Daniel Moback (uppdragsledare)

Ylva Berner

Dag Hersle

Martin Lagnerö

Emma Olofsson

Mona Pettersson

Maria Pleiborn

Henrik Vågfelt

Ruth Wiberg

INNEHÅLL

FÖRORD	3
1 INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND	6
1.2 SYFTE	6
1.3 OMFATTNING	6
1.4 METOD	7
1.5 ORDLISTA	8
2 SKÅNES TEN-T-HAMNAR – INTRODUKTION	10
2.1 HELSINGBORGS HAMN	10
2.2 KÖPENHAMN MALMÖ HAMN (CMP)	10
2.3 TRELLEBORGS HAMN	10
2.4 YSTAD HAMN	11
3 INFRASTRUKTUR	12
3.1 HELSINGBORGS HAMN	12
3.2 MALMÖ HAMN	14
3.3 KÖPENHAMNS HAMN	17
3.4 TRELLEBORGS HAMN	19
3.5 YSTAD HAMN	21
3.6 ANDRA HAMNAR I ÖRESUND OCH SÖDRA ÖSTERSJÖN	23
4 HANDELSRELATIONER	26
5 TRANSPORTRELATIONER	28
5.1 SJÖFART	28
5.2 JÄRNVÄG/KOMBI	30
5.3 VÄG	31
6 GODSFLÖDEN	33
6.1 ÖVERSIKT	33
6.2 PER VARUSLAG OCH KUSTSTRÄCKA (NST 2007)	34
6.3 ENHETSBERETT GODS	39
6.4 ICKE ENHETSBERETT GODS	39
6.5 BROPASSAGER	40
6.6 PROJEKTLASTER	40
6.7 ANDRA EUROPEISKA HAMNAR	41
6.8 PROG NOS	42
7 HAMNARNAS BETYDELSE	45
7.1 REGIONAL BETYDELSE	45
7.2 NATIONELL BETYDELSE	45
7.3 INTERNATIONELL BETYDELSE	46

7.4	HAMNARNAS FRAMTIDA BETYDELSE	48
8	KLIMAT- OCH MILJÖEFFEKTER	52
9	ÅTGÄRDER OCH EFFEKTBEDÖMNING	54
9.1	VÄG	55
9.2	JÄRNVÄG OCH SJÖFART	61
9.3	PRIORITERADE ÅTGÄRDER	68
10	BOSTADSUTVECKLING	69
10.1	PLANERAD UTVECKLING	69
10.2	BOSTADSBEHOV OCH BOSTADSEFTERFRÅGAN	77
10.3	SAMMANFATTNING	79
11	REGIONALEKONOMISKA EFFEKTER	81
11.1	SYSSELSÄTTNING	81
11.2	TILLSKOTT TILL BRUTTOREGIONPRODUKTEN	83
11.3	INKOMSTER OCH SKATTEINTÄKTER	86
11.4	EFFEKTER AV BOSTADSBYGGANDE	87
11.5	SAMMANFATTNING	89
REFERENSER		90
	PUBLIKATIONER	90
	INTERNET	90
	STATISTIK	93
	INTERVJUER	94
	ARBETSGRUPP	94
BILAGA 1 – DETALJERAD METODBESKRIVNING		95

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Under 2018 genomförde Region Skåne tillsammans med Trafikverket, Helsingborgs stad samt Trelleborgs och Ystad kommun ett gemensamt projekt – "Tillgänglighet till Skånes hamnar". Syftet var att analysera hur tillgängligheten till de skånska hamnarna kan säkerställas givet en väntad ökning av trafiken. Projektet föranleddes av identifierade brister i kapacitet och robusthet för väg- och järnvägstransporter till och från Skånes hamnar. En komplexitet som uppmärksammades var bland annat de pågående och/eller planerade projekten som inkluderar stadsutveckling och flytt av hamnanläggningar i de aktuella städerna. Resultatet av projektet redovisades i juni 2018. Region Skåne, tillsammans med Helsingborgs och Malmö stad samt Trelleborgs och Ystads kommun, har sedan dess arbetat vidare med att ta fram en gemensam bild av utvecklingen av Skånes hamnar. Studien som redovisas i och med den här rapporten ska fungera som ett underlagsmaterial i det arbetet.

1.2 SYFTE

Syftet med studien är att ta fram ett fördjupande kunskapsunderlag som tydliggör de skånska hamnarnas roll i ett vidare perspektiv. Vidare att med hjälp av en arbetsgrupp identifiera och sedermera bedöma effekterna av åtgärder som kan implementeras för att förbättra förutsättningarna för de skånska hamnarna.

1.3 OMFATTNING

Studien omfattar fyra huvudsakliga delar:

- Infrastruktur, godsflöden och hamnarnas betydelse
- Bostadsutveckling
- Regionalekonomiska effekter
- Åtgärder och effektbedömning

Innehållet i respektive del beskrivs nedan.

Infrastruktur, godsflöden och hamnarnas betydelse:

- De skånska hamnarnas infrastrukturella förutsättningar, inklusive anslutande landinfrastruktur
- Godsflöden idag samt prognos för 2040
- Skånes hamnarnas betydelse utifrån ett regionalt och nationellt/internationellt perspektiv
- Internationell utblick – beskrivning av andra hamnar i Öresund och södra Östersjön
- Klimat- och miljöaspekter för sjöfarten som trafikslag

Bostadsutveckling:

- Planerad bostadsutveckling i de skånska hamnarna
- Beräkning av framtida bostadsbehov och bostadsefterfrågan

Regionalekonomiska effekter:

- Beräkningar avseende vilken sysselsättning samt inkomster och skatteintäkter de skånska hamnarna genererar
- Beräkningar avseende hamnarnas tillskott till bruttoregionprodukten

Åtgärder och effektbedömning:

- Identifiering av åtgärder som kan ge bättre trafikala förutsättningar för Skånes hamnar
- Effektbedömning av och prioritering bland de identifierade åtgärderna

1.4 METOD

Nedan ges en beskrivning av uppdragets genomförande vilken för vissa moment är förenklad. För detaljerad beskrivning avseende specifika moment hänvisas till Bilaga 1.

1.4.1 Infrastruktur, godsflöden och hamnarnas betydelse

Delmomentet handlar huvudsakligen om en sammanställning av tidigare framställt material. Här har bland annat publikationer av Region Skåne samt andra tidigare genomförda studier använts som underlag. Detta material har kompletterats med information inhämtad från internet, exempelvis på hamnars hemsidor eller i forum för logistik och transporter där relevanta nyheter lyfts. Vidare har olika statistikällor använts, vilka ligger till grund för beskrivningen avseende godsflöden och handelsrelationer. Här har statistik från Trafikanalys samt Sveriges Hamnars medlemsföretag använts för att beskriva hur godstransporterna ser ut i och kring Skånes hamnar. Statistiken har även använts som grund för att genomföra vissa beräkningar, exempelvis avseende prognostiserade framtida godsvolymer. Slutligen har också representanter från berörda skånska hamnar och kommuner bidraget med relevant information. Detta genom en rad arbetsgruppsmöten som har genomförts under uppdragets gång.

1.4.2 Bostadsutveckling

Avseende bostadsutveckling så har en sammanställning av planerad utveckling i de berörda hamnarna gjorts. Denna har baserats på aktuella översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner och planprogram. Därefter har en bedömning gjorts avseende rimligheten i dessa planer, exempelvis genom schablonberäkningar utifrån normal täthet i nya bostadsområden samt genom en översiktlig bedömning av efterfrågan på bostäder för respektive hamnområde.

Framtida bostadsbehov och bostadsefterfrågan har bedömts och beräknats givet angivna områdesstorlekar och bebyggelsetäthet i detaljplanerna. Regionens officiella prognosmaterial och övriga rapporter kring bostadsutveckling och bostadsefterfrågan i Skåne har använts som utgångspunkt. Huvudkällan har varit Regionens befolkningsprognos för kommunerna i Skåne fram till år 2028. Vidare har rapporten "Modell för bostadsefterfrågan i Skåne"¹ använts. Utöver detta har antaganden gjorts, framförallt avseende befolkningsutvecklingen efter 2028.

¹ [Modell för bostadsefterfrågan i Skåne](#), Region Skåne (2019)

1.4.3 Regionalekonomiska effekter

De fyra hamnarna – Ystad, Trelleborg, Malmö och Helsingborg – bidrar till regionalekonomi och arbetsmarknaden i Skåne genom den verksamhet som bedrivs i olika former i själva hamnområdena. För att få en uppfattning om den totala effekten som hamnarna bidrar med har en analys gjorts med hjälp av modellverktyget Raps (Regionalt analys- och prognossystem). Raps-modellen är i grunden ett verktyg för regional planering. Systemet består av statistik och modeller för analyser och prognoser på kort och lång sikt. Tillsammans med kontinuerligt uppdaterad statistik, SCB:s demografiantaganden, långtidsutredningens antaganden om produktivitet utveckling per bransch och ett antal justerbara parametrar kan Raps användas för att skapa prognoser och alternativa scenarier på regional nivå. En utökad metodbeskrivning avseende denna del av studien återfinns i Bilaga 1.

1.4.4 Åtgärder och effektbedömning

Åtgärderna genererades under en workshop där representanter från berörda hamnar och kommuner samt Region Skåne och WSP deltog. Workshopen inleddes med gruppdiskussioner avseende åtgärder och åtgärdspaket som bedöms vara viktiga för att kunna driva respektive hamns verksamhet och utveckling framåt. Därefter följde en gemensam diskussion i vilken Region Skåne och WSP deltog som oberoende parter. Resultatet av workshopen blev en bruttolista innehållandes ett antal specifika åtgärder för respektive hamn och område samt ett antal gemensamma åtgärder vilka är av intresse för regionen som helhet.

Åtgärderna i bruttolistan har analyserats genom en kvalitativ effektbedömning. Här har kostnadsnivå, tid för genomförande samt bedömd effekt på lokal/regional respektive nationell nivå använts som parametrar. Baserat på bedömd effekt gjordes avslutningsvis en prioritering, vilket resulterade i en kortare lista med rekommenderade åtgärder.

1.5 ORDLISTA

Comprehensive-hamn: TEN-T-nätverket är indelat i ett Core- och ett Comprehensive-nätverk. Core utgörs av de viktigaste länkarna, som sammanlänkar de viktigaste noderna. Detta nätverk ska vara färdigställt 2030. Comprehensive täcker alla EU:s regioner och ska vara färdigställt 2050. En Comprehensive-hamn är helt enkelt en hamn som är inkluderad i Comprehensive-nätverket.²

Core-hamn: TEN-T-nätverket är indelat i ett Core- och ett Comprehensive-nätverk. Core utgörs av de viktigaste länkarna, som sammanlänkar de viktigaste noderna. Detta nätverk ska vara färdigställt 2030. Comprehensive täcker alla EU:s regioner och ska vara färdigställt 2050. En Core-hamn är helt enkelt en hamn som är inkluderad i Core-nätverket.³

IMO: International Maritime Organization. Förenta Nationernas internationella sjöfartsmyndighet, med ansvar för skydd och säkerhet samt förhindrandet av miljöfarliga utsläpp från fartyg.⁴

LNG: Liquefied Natural Gas, flytande naturgas som kan användas som bränsle. När naturgasen övergår från gas till vätska minskar den i volym och kan effektivt fraktas i tankar på fartyg, tåg eller lastbil.⁵

² [Trans-European Transport Network \(TEN-T\)](#), European Commission (2020)

³ [Trans-European Transport Network \(TEN-T\)](#), European Commission (2020)

⁴ [Introduction to IMO](#), International Maritime Organization (2020)

⁵ [Fakta om LNG](#), Swedegas (2020)

LoLo: Lift On, Lift Off – Fartyg där godset lyfts på och av, exempelvis med en kran. Den vanligaste formen är containerfartyg.

NST 2007: Standard för redovisning av transportstatistik.⁶

Projektlast: Last vanligtvis av större och/eller tyngre beskaftenhet som fraktas för ett specifikt projekt, till exempel vindkraftverk för färdigställande av en vindkraftpark.

RoRo: Roll on Roll off – Segment inom sjöfart där last rullas på och av fartyg. Vanligtvis avses lastbilstrafik men det kan också gälla järnvägsvagnar.

RoPax: RoPax kommer från benämningen RoRo, det vill säga Roll on Roll off och där RoPax-färjan också tar passagerare. Till skillnad från en passagerarfärja som förutom passagerare också tar rullande lastbilsgods är RoPax-färjan mer specialiserad för att transportera gods med lastbil med enklare hytter och mindre utrymmen för passagerare.⁷

TEN-T: Trans-European Transport Network – Ett transportnätverk genom EU:s medlemsstater vilket anses särskilt betydelsefullt för effektiva transport- och logistikflöden. I TEN-T finns ett antal noder och stråk (korridorer) utpekade. Nätverket delas in i ett övergripande nät (comprehensive) och ett stomnät (core).⁸

TEU: Twenty foot Equivalent Unit – Standard 20-fots-container.

⁶ [Glossary: Standard goods classification for transport statistics \(NST\)](#), Eurostat (2020)

⁷ [Hamnar i fokus](#), Trafikanalys (2019)

⁸ [Trans-European Transport Network \(TEN-T\)](#), European Commission (2020)

2 SKÅNES TEN-T-HAMNAR – INTRODUKTION

2.1 HELSINGBORGS HAMN

Helsingborgs Hamn, strategiskt lokaliserad vid norra inseglingen till Öresund, är en viktig hamn för regionen. Hamnen har ett attraktivt läge även ur ett landinfrastrukturperspektiv, mycket beroende på de större väganslutningarna i form av E4 och E6 samt angöringsmöjligheterna till järnvägsbanorna Västkustbanan, Skånebanan och Rååbanan.

Via kombiterminalen i Helsingborgs Hamn transporteras betydande intermodala volymer och hamnen är, efter Göteborgs Hamn, Sveriges största containerhamn. Genom lastbilstrafiken via Helsingborgs Hamn transporteras stora mängder jordbruk- och skogsbruksprodukter, livsmedel och djurfoder samt trävaror.

Merparten av de anlöpande fartygen är feederfartyg som går i slingtrafik för omlastning till transoceaniska fartyg i en större hamn. Helsingborgs Hamn innefattas i ett antal feederslingor där också hamnar som Bremerhaven, Rotterdam, Hamburg och Antwerpen ingår. De containerrederier som trafikerar Helsingborg erbjuder veckovisa avgångar till kontinentalhamnar i Europa.⁹

2.2 KÖPENHAMN MALMÖ HAMN (CMP)

Hamnarna Köpenhamn och Malmö är sedan 2001 sammanslagna och bildar i dagsläget en storregional hamn i Öresund med verksamheter på olika sidor av sundet. Hamnarna utgör en viktig nod för intermodal logistik där många trafikslag möts – Öresundsbron länkar samman Sverige och Danmark med trafikslagen väg och järnväg och dessutom är Kastrup flygplats en viktig nod för fraktflyg.¹⁰

CMPs verksamhet i Malmö utgör den största hamnverksamheten för fordonsimport i Sverige och vidare transporter sker till ytterligare ett antal länder. Genom RoPax-verksamheten hanteras stora mängder trävaror, pappersmassa och pappersprodukter, livsmedel och djurfoder samt metallprodukter. I hamnen finns också en betydande bulkverksamhet, i första hand gällande oljeprodukter.

2.3 TRELLEBORGS HAMN

Trelleborgs Hamn är en strategiskt viktig hamn för segmenten RoRo/RoPax, med transporter till framförallt Tyskland men även till Polen och Litauen. Det är Sveriges största hamn avseende segmentet RoRo/RoPax (mätt i antal enheter) och landets näst största kommersiella hamn mätt i ton. I hamnen opererar tre rederier med förbindelser till Travemünde och Rostock i Tyskland samt Świnoujście i Polen och Klaipėda i Litauen.¹¹

Via Trelleborgs Hamn transporteras stora volymer av metallprodukter, pappersmassa och pappersprodukter samt trävaror. Den geografiska spridningen av start- och målpunkter är stor både på kontinenten och i Sverige. Det finns en kombiterminal och i hamnen sker även regelbunden färjerangering av järnvägsvagnar. Det är den enda kvarvarande hamnen i Sverige som hanterar

⁹ [Destinationer](#), Helsingborgs Hamn (2020)

¹⁰ [About CMP](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

¹¹ [Hamn](#), Trelleborgs Hamn (2020)

konventionell järnvägstrafik via färjor, och den spelar på så sätt en viktig roll ur ett redundansperspektiv till den fasta förbindelsen över Danmark.¹²

2.4 YSTAD HAMN

Ystad Hamn är en viktig hamn för Skåne, Sverige och Danmark, med RoRo-/RoPax trafik som hanterar stora mängder trailers med pappersmassa och pappersprodukter, metallprodukter samt trävaror. I hamnen finns även utrustning för att kunna hantera järnvägsvagnar.

Av lastbilstransporterna via Ystad Hamn har 73 procent start- eller målpunkt i Polen. Även Bornholmstrafiken genererar frekvent trafik med en alltmer minskad säsongsvariation, då resenärer och rullande fordon ökar hela året. Godstrafik till Bornholm går främst från Køge söder om Köpenhamn vilket således leder till främst passagerartrafik från Ystad Hamn. Dock har man nyligen noterat en ökning av godsvolymerna i transportrelationen.

Verksamheten har sett en mycket positiv utveckling under de senaste åren. Under perioden 2015 till 2018 har volymerna ökat kontinuerligt, avseende gods, lastfordon, bussar och personbilar samt passagerare. Den förklaras av den ökade trafiken till Polen, och således marknader i Öst- och Centraleuropa, men även av transportutbytet med Bornholm.¹³

¹² Kommentarer på rapportutkast från arbetsgrupp

¹³ [Om Ystad Hamn](#), Ystad Hamn (2019)

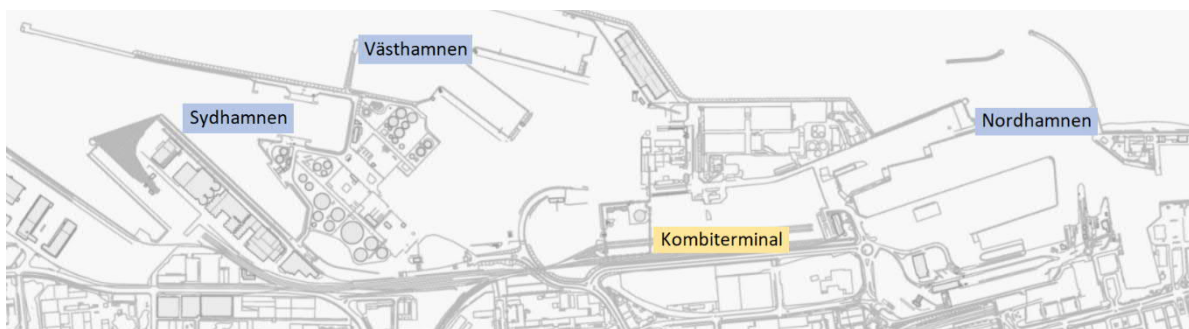
3 INFRASTRUKTUR

Genomgående fokus i kunskapsunderlaget är de skånska TEN-T-hamnarna, vilka är Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad. Malmö och Trelleborg är så kallade core-hamnar i TEN-T-nätverket och Helsingborg samt Ystad är hamnar som ingår i den sekundära delen av nätverket, på engelska kallat comprehensive. Malmö och Trelleborg är hamnar som ingår i det kärnnätverk inom TEN-T man har som mål att färdigställa år 2030, vilket då ska innehålla de viktigaste kopplingarna mellan de viktigaste noderna. Helsingborg och Ystad är hamnar som ingår i den delen av TEN-T-nätverket som man har som mål att färdigställa år 2050.¹⁴

3.1 HELSINGBORGS HAMN

3.1.1 Terminaler och hamnområden

Helsingborgs Hamn är begränsad av staden norrut, österut och söderut. Hamnen är indelad i tre områden – Nordhamnen, Västhamnen och Sydhamnen.



Figur 1: Hamnområden i Helsingborgs Hamn. Rännarbanan är lokaliserad utanför kartbilden – nedanför (öster om) markeringen för Västhamnen.¹⁵

Nordhamnen huserar färjetterminalen för RoRo-/RoPax-förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Här finns tre färjelägen och anpassad infrastruktur i form av ramper och terminal.

Längre söderut finns containerterminalen, även kallad Västhamnen. Terminalen utgörs av två bassänger, 9 respektive 13 meter djupa, och har en total yta om 190 000 kvadratmeter. Hamnen har totalt 900 meter kajlängd och det finns fyra kranar för containerhantering, varav tre stycken är spårbundna och en är en mobilkran. I Västhamnen finns även en separat kaj för lagring och hantering av träfiberpellets, för transport till Öresundskrafts värmekraftverk strax norr om hamnområdet.¹⁶

Helsingborgs Hamns kombiterminal är lokaliserad i anslutning till containerterminalen och förbunden med tågspår, vilket gör att man effektivt kan hantera intermodala förflyttningar av gods inom ett litet område. Terminalen har idag sex stycken lastspår med en spårlängd på 530–550 meter. Värt att nämna i detta sammanhang är att det finns ytterligare en kombiterminal i Helsingborg, Rännarbanan, vilken ägs av Jernhusen och drivs av operatören GDL. Denna är

¹⁴ [Trans-European Transport Network \(TEN-T\)](#), European Commission (2020)

¹⁵ [Kartbild/illustration](#) av Helsingborgs Hamn (2020), bearbetad av WSP

¹⁶ [Våra hamnar](#), Helsingborgs Hamn (2020)

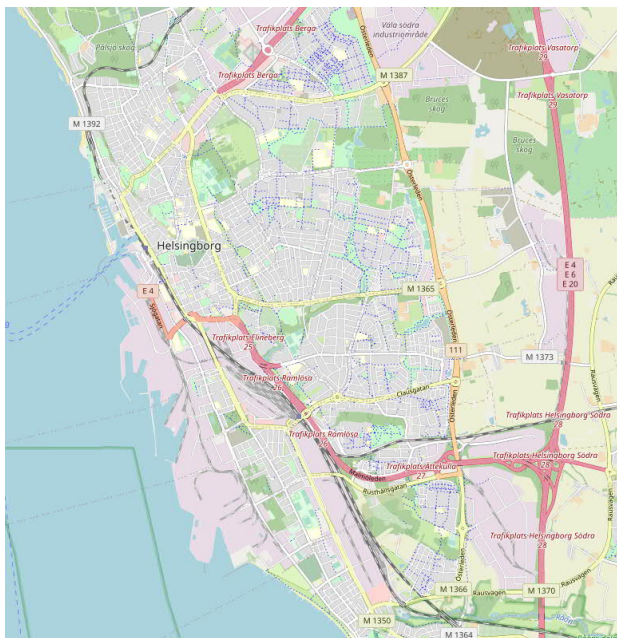
lokaliserad sydost om containerterminalen och har likt kombiterminalen i hamnen plats för fyra tåg för omlastning av gods.¹⁷

Längst söderut finns Sydhavnen där det sker hantering av många olika segment, både inom fast och flytande bulk. Den norra delen hanterar flytande bulkprodukter och har i dagsläget plats för två fartyg till kaj. Här finns anläggningar för hantering av olja, spannmål, styckegods, RoRo-trafik samt projektlaster. Infrastrukturen inkluderar temperaturreglerade magasin för lagring av frukt och grönsaker samt silos för lagring av spannmål. Spannmålsterminalen har en lagringskapacitet på 250 000 ton och en kajlängd på 640 meter, vilket gör den till en av de större spannmålsterminalerna i norra Europa. Slutligen finns Skåneterminalen med ett RoRo-läge, plats för att hantera projektlaster samt en specialiserad kaj för vegetabilisk olja.¹⁸

3.1.2 Anslutande infrastruktur

De motorvägar som ansluter till Helsingborg och hamnen är E4 i riktning Stockholm/Mälardalen samt E6/E20 i riktning Göteborg/Oslo respektive Malmö/Köpenhamn. Primär infart till hamnen är Malmöleden, vilken är en del av E4, men även andra angöringsvägar används vilka i dagsläget har ett högt kapacitetsutnyttjande.

Helsingborgs Hamn har en järnvägsanslutning som ansluter vidare till tre banor – Västkustbanan söderut mot Lund och norrut mot Göteborg, Skånebanan österut mot Kristianstad samt Rååbanan mot Eslöv/Teckomatorp och Godsstråket genom Skåne. Järnvägsanslutningen sträcker sig hela vägen in till Helsingborgs Hamns containerterminal samt till Skåneterminalen, via Helsingborgs rangerbangård och hamnspåret som förbinder bangården med hamnen. Kartbilden nedan ger en översyn över anslutande infrastruktur. Klicka på länken i figurbeskrivningen för att öppna kartan i Open Street Map.



Figur 2: [Anslutande infrastruktur till Helsingborgs Hamn](#)¹⁹

¹⁷ [Kombiterminal Helsingborg](#), GDL (2020)

¹⁸ [Våra hamnar](#), Helsingborgs Hamn (2020)

¹⁹ Kartbild från [Open Street Map](#) (2020)

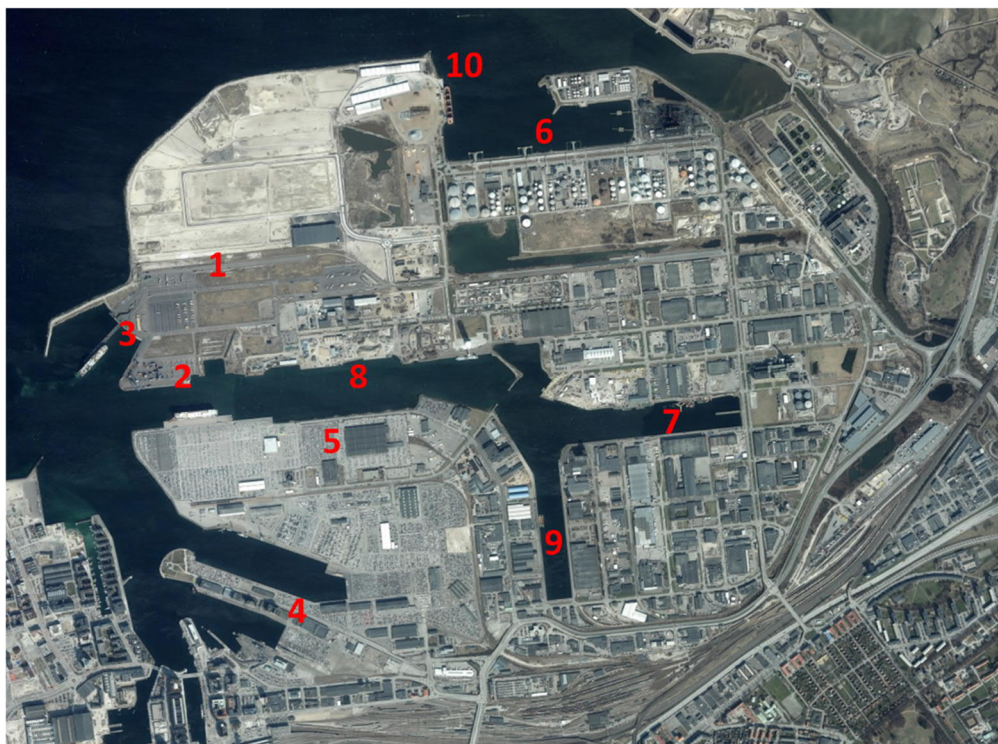
3.1.3 Planerad utveckling och expansionsmöjligheter

Helsingborgs Hamn är alltså begränsad av staden norrut, österut och söderut. Eventuell fortsatt utveckling av hamnen borde därmed ske inom området eller västerut med utfyllnad av landmassor. Ingen expansion av hamnen pågår för tillfället, men ett behov av att bygga ut hamnen med nya kajlägen har påtalats och hamnen har en strategi vilken inkluderar utveckling av hamnens kapacitet.²⁰

3.2 MALMÖ HAMN

3.2.1 Terminaler och hamnområden

Malmö Hamns verksamhetsområde täcker stora delar av de norra delarna av staden. Dock har en väsentlig koncentration skett i området norr om dagens stationsområde och hamnanläggningar som tidigare varit kopplat till varvsindustrin har överlåtits till stadsutveckling, exempelvis Västra hamnen och Kockums torrdocksområde. Den nyaste delen av hamnen, Norra hamnen, öppnade för trafik 2011 och är lokaliserad på ett område bestående av utfyllnadsmassor från främst byggnationen av tunneldelen i Öresundsförbindelsen. Målet med anläggandet av Norra hamnen var främst utifrån en viljeinriktning att konsolidera hamnaktiviteterna och således frigöra de södra delarna av dåvarande hamnområdet till stadsutveckling. I kartbilden nedan är de olika hamnområdena och terminalerna som beskrivs i texten markerade.



Figur 3: Terminaler och områden i Malmö Hamn²¹

I Norra hamnen (1) sker i dagsläget hantering av containers och RoRo-enheter. Här finns kombiterminalen, vilken innehar två separata lastspår om 850 meter vardera för lastning och lossning av tåg. Kombiterminalen är lokaliserad i anslutning till containerterminalen (2) och Norra

²⁰ [Årsredovisning Helsingborgs Hamn](#), Helsingborgs Hamn (2020)

²¹ Kartbild från [Hitta.se](https://www.hitta.se) (2020) bearbetad av WSP

hamnens RoPax-terminal (3), som båda är direkt förbundna med tågspår. Containerterminalen har en spårbunden containerkran och ett vattendjup på 9 meter, och kan ta emot fartyg med en maxlängd på 240 meter. RoPax-terminalen, som trafikeras av Finnlines, har två kajlägen med tillhörande ramper.

Utöver Norra hamnen utmärker sig hamnanläggningarna vid Frihamnen (4), Mellersta hamnen (5), Östra hamnen (7), Södra bulkhamnen (8) samt Industrihamnen (9). I delar av Frihamnen men mestadels i Mellersta hamnen hanteras motorfordon och här finns tre större terminaler avsedda för det segmentet. Dessa är Autolinks terminal, Toyota Nordic Hub Terminal samt Skandia Transport Terminal. I området finns ett antal kajlägen med ramper för tilläggning av PCC-/PCTC-fartyg, vilket står för Pure Car Carrier/Pure Car Truck Carrier, alltså specialfartyg för transport av motorfordon. Det är även vid denna terminal som kryssningsfartyg anlöper.

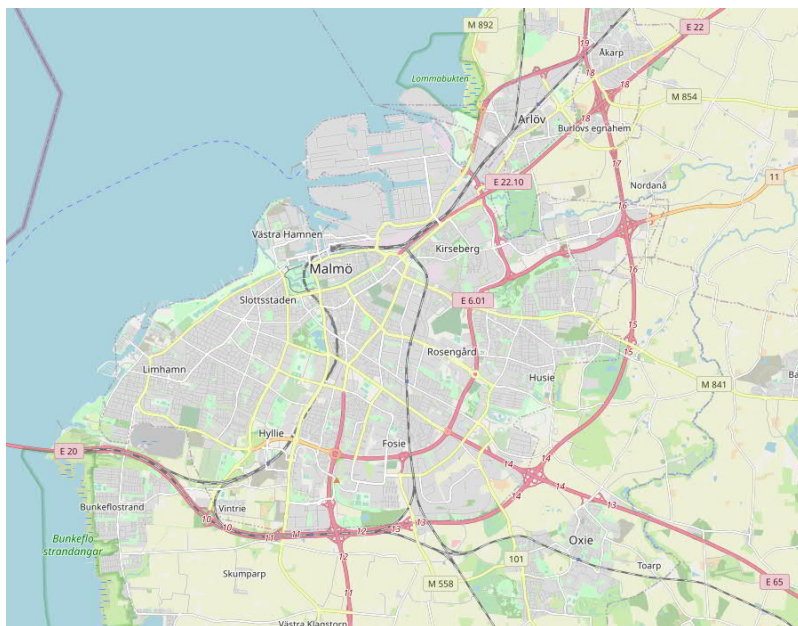
I hamnens nordöstra del finns Oljehamnen (6), där hantering av flytande bulkprodukter så som raffinerade oljeprodukter, kemikalier och gasprodukter sker. Här finns tre kajlägen specialiserade för ändamålet. Nordväst om Oljehamnen finns Swede Harbour (10). Denna terminal har ett maximalt djup på 13,5 meter och en total kajlängd på 200 meter. Anläggningen har två mobila kranar med kapacitet att hantera upp till 120 ton, 100 000 kvadratmeter terminalyta och 16 000 kvadratmeter lageryta under tak. I hamnen hanteras segment som importerad asfalt samt industri- och vägsalt. Härifrån sker även export av skrot.²²

²² [Terminals Malmö](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

3.2.2 Anslutande infrastruktur

Malmö Hamns primära väganlutningar utgörs av E20 till och från Köpenhamn samt E6 söderut mot Trelleborg och norrut mot Göteborg/Oslo. Österut går E22 i riktning Kristianstad/Kalmar och E65 mot Ystad.

I Malmö startar södra änden av Södra Stambanan som sträcker sig upp mot Stockholmsområdet och Mälardalen. Även Godsstråket genom Skåne passerar staden, strax öster om Malmö godsbangård. Malmö Hamn är direkt ansluten till järnväg vilket möjliggör lastning/lossning av gods mellan sjöfart/järnväg. I norra delen av hamnen, vid container- och RoPax-terminalen, ligger norra hamnens kombiterminal, dock utan elektrifierade spår. Här kan också Malmö godsbangård nämnas, som är lokaliserad sydost om hamnområdet och som har plats för fyra heltåg för godshantering. Slutligen är också den sydvästra delen av hamnen, med ovan beskrivna ytor för fordonstransporter, ansluten till järnväg med oelektrifierade spår.²³



Figur 4: [Anslutande infrastruktur till Malmö Hamn](#)²⁴

3.2.3 Planerad utveckling och expansionsmöjligheter

Det finns en ambition och strategi att utveckla Norra hamnen och dess terminaler. Vidare att anlägga nya terminaler, så som en LNG-terminal (främst för användning som fartygsbränsle). Ambitionen är att hela hamnen ska drivas av förnyelsebar energi år 2030.²⁵

²³ [Rail Services](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

²⁴ [Kartbild från Open Street Map](#) (2020)

²⁵ [Norra Hamnen – Sustainable Port Development in Malmö](#), Malmö stad (2014)

3.3 KÖPENHAMNS HAMN

3.3.1 Terminaler och hamnområden

I den nordligaste delen av Köpenhamns Hamn finns Frihamnen och Nordhavnen. Den senare innehar en containerterminal med tre spårbundna kranar och ett kajdjup på 10 meter. Väster om containerterminalen finns en större kryssningsterminal, Oceankaj.

Söderut finns ytterligare tre terminaler – Amagerværket, med fem kajer upp till 480 meter i längd, Margretheholmen, med en kaj på 140 meter samt (strax söder om Margretheholmen) oljeterminalen. Oljeterminalen har två kajlägen, ett för större tankfartyg och ett för mindre produkttankfartyg. Norr om oljeterminalen finns en torrbulkterminal.

Längst söderut i hamnområdet finns Prøvestenen, med kapacitet att hantera sten, sand, grus, cement samt jord och skrot. Här finns totalt fem kajer med en kajlängd upp till 400 meter.²⁶



Figur 5: Hamnområden i Köpenhamns Hamn²⁷

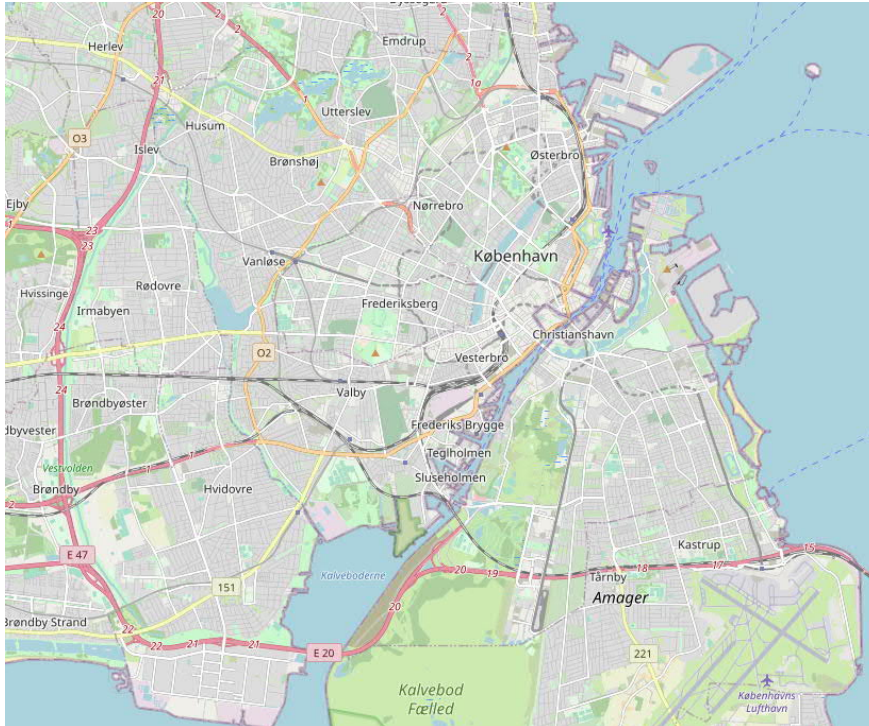
²⁶ [Terminals Copenhagen](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

²⁷ Kartbild från [Google Maps](#) (2020), bearbetad av WSP

3.3.2 Anslutande infrastruktur

Huvudvägstråket förbi Köpenhamn (i nord-/sydlig riktning) är E47, som går från Lübeck i Tyskland till Helsingborg via Helsingör. E20, som passerar strax söder om hamnen, ansluter mot Esbjerg i västlig riktning och mot Malmö via Öresundsbron österut. Det finns inga direktanslutningar från dessa vägar till Köpenhamns Hamn, utan hamnen är sammankopplad genom mindre/lokala vägar.

Köpenhamns Hamn är inte järnvägsansluten i den bemärkelsen att det går att frakta gods likt de möjligheter som finns i Malmö.



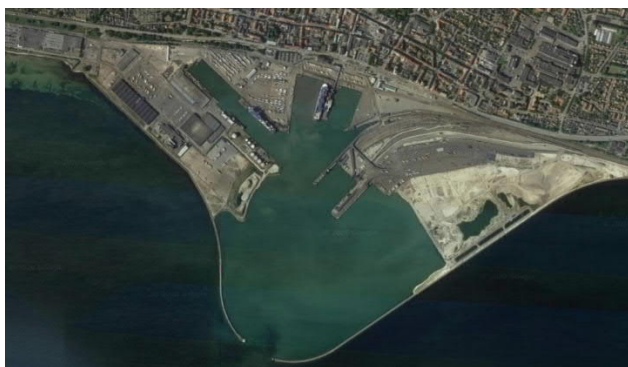
Figur 6: [Anslutande infrastruktur till Köpenhamns Hamn](#)²⁸

²⁸ Kartbild från [Open Street Map](#) (2020)

3.4 TRELLEBORGS HAMN

3.4.1 Terminaler och hamnområden

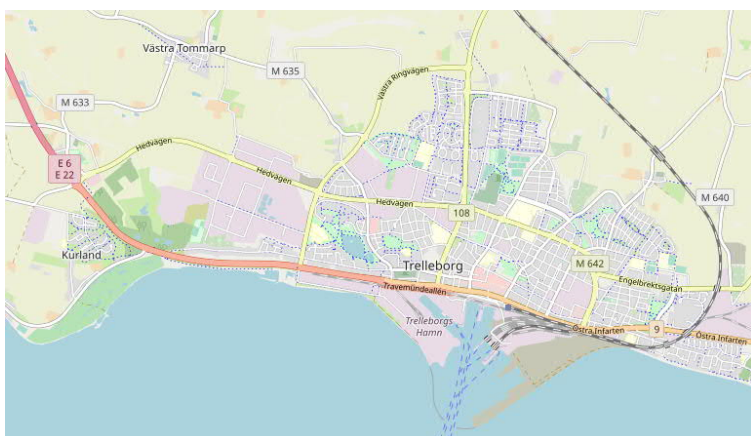
Då Trelleborgs Hamn största segment är RoRo/RoPax är hamnen och dess infrastruktur i princip helt anpassad för detta, med åtta stycken RoRo-/RoPax-lägen och nio kajplatser med tillhörande utrustning för hantering av rullande gods. Två av dessa har tågspår anslutna hela vägen ut till kaj och upp på respektive ramp, för möjlighet att rulla av och på tågvagnar på fartygen. Utöver den primära infrastrukturen för RoRo/RoPax så finns det i dagsläget i västra delen av hamnen kajyta samt diverse hamnmagasin.²⁹



Figur 7: Översiktsbild över Trelleborgs Hamn, med RoRo-/RoPax-lägen i den östra delen³⁰

3.4.2 Anslutande infrastruktur

Det primära vägstråket för godstransporter till/från Trelleborgs Hamn är E6 mot Malmö. Avseende järnväg sträcker sig Godsstråket genom Skåne från Trelleborg till Ängelholm. Förgreningar längs sträckan sker bland annat i Malmö (västerut mot Köpenhamn, österut på Ystadbanan och nordost in på Södra stambanan), Kävlinge (Västkustbanan mot Helsingborg) och i Åstorp (Skånebanan). I Trelleborgs Hamn finns enligt ovan tågspår som möjliggör omlastning mellan järnväg och sjöfart. I hamnen finns också en kombiterminal som trafikeras av TX Logistik, Cargonet, DB Schenker och Green Cargo.³¹



Figur 8: [Anslutande infrastruktur till Trelleborgs Hamn](#)³²

²⁹ [Trelleborgs Hamn bygger för framtiden](#), Trelleborgs Hamn AB (2019)

³⁰ [Kartbild från Google Maps](#) (2020)

³¹ [Trelleborgs Hamn bygger för framtiden](#), Trelleborgs Hamn AB (2019)

³² Kartbild från [Open Street Map](#) (2020)

3.4.3 Planerad utveckling och expansionsmöjligheter

Det finns planer på att utveckla Trelleborgs Hamn söder-/österut med en ny incheckningsterminal, nya uppställningsplatser och fyra nya kajlägen fördelat på 2,5 km ny kajlängd. Samtliga nya färjelägen beräknas vara färdigställda 2022, vilket skulle resultera i 14 stycken färjelägen i drift. Alla uppställningsytor beräknas vara färdiga 2023, för att sedan nå målet om komplett färdigställande av den nya anläggningen 2025.³³

Bakgrunden till flytten drivs av stadsplanering, och genom en expansion åt sydost kan möjligheten att ta emot större fartyg säkerställas samtidigt som den interna infrastrukturen stödjer effektivare flöden och uppställningsytor. Dagens lokalisering innebär en mycket kort distans till Trelleborg centrum, med påföljande utmaningar avseende buller och emissioner. Med den nya lokaliseringen ges förhoppning om nya transportlösningar som innebär en mindre påverkan på närliggande bebyggelse och således en mer hållbar hamnverksamhet. Vidare planeras för ett nytt tågspår samt en ringled parallellt med dagens infrastruktur, som idag leder trafiken öster om staden, vilken kommer att ansluta effektivt då expansion av hamnen sker åt sydost. Utbyggnaden innefattar även och muddring av farleden.

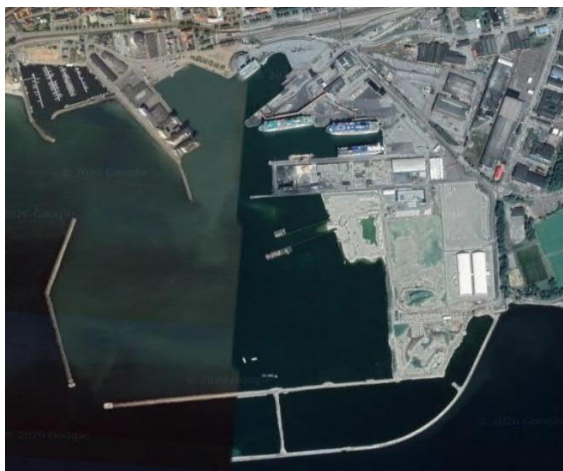
I dagsläget finns i hamnen ca 40 hektar mark möjlig för expansion, utöver en del mark inom befintliga områden. Hamnens nuvarande tillstånd innebär att ett befintligt färjeläge måste stängas för varje nytt som byggs. De västra delarna av nuvarande hamnanläggning förväntas utvecklas i symbios med staden, för att skapa ökad anknytning mellan centrala Trelleborg och havet.

³³ [Trelleborgs Hamn bygger för framtiden](#), Trelleborgs Hamn AB (2019)

3.5 YSTAD HAMN

3.5.1 Terminaler och hamnområden

Ystad Hamn är lokaliserad söder om staden och är därmed också begränsad av stadens yta, främst norrut men också österut av bostadsområde och västerut av vatten. Hamnen domineras för närvarande av fem stycken färjelägen med tillhörande infrastruktur (t.ex. ramper) för RoRo-/RoPax-fartyg. I övrigt finns också viss kajyta för hantering av fast bulk, t.ex. spannmål.³⁴

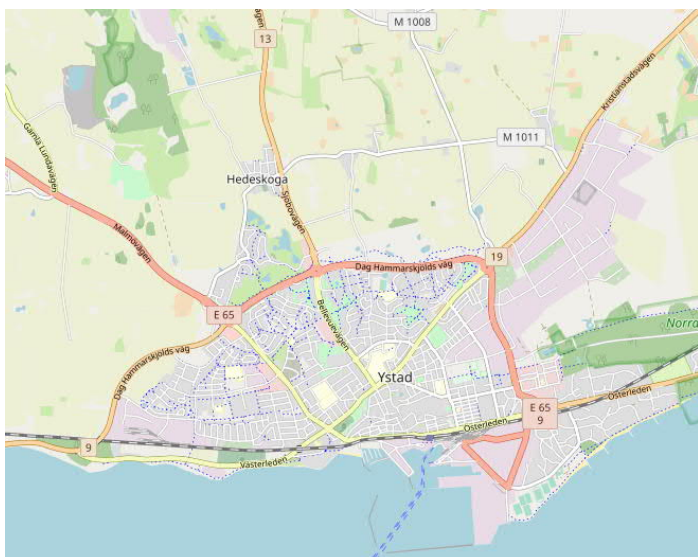


Figur 9: Översiktsbild över Ystad Hamn³⁵

3.5.2 Anslutande infrastruktur

Den primära väganslutningen till Ystad Hamn är E65 mot Malmö. En stor del av godstrafiken går också på mindre vägar i nordlig riktning mot Stockholm, däribland Väg 13 och 19.

Ystadbanan sträcker sig från Malmö i väster till Simrishamn i öster. Trafikeringen öster om Ystad utgörs enbart av pendeltåg. Järnvägen är dragen hela vägen in till RoRo-ramperna i Ystad hamn.



Figur 10: [Anslutande infrastruktur till Ystad Hamn](#)³⁶

³⁴ Kommentarer på rapportutkast från Ystad Hamn (2020-07-07)

³⁵ [Kartbild från Google Maps](#) (2020)

³⁶ Kartbild från [Open Street Map](#) (2020)

3.5.3 Planerad utveckling och expansionsmöjligheter

Ystad Hamn förväntar sig en tillväxt av volymer i segmentet RoRo/RoPax. För att kunna hantera de ökade volymerna konstrueras två nya färjelägen, och hamnen expanderas i syfte att kunna ta emot större fartyg. Konstruktionen av de nya färjelägena påbörjades 2019 och beräknas stå klara 2021.³⁷

Utbyggnad är på grund av staden inte möjlig åt väst, norr eller öst, varför expansionen sker söderut. Nytt landområde bildas mellan den gamla och nya vågbrytaren av de muddermassor som tas upp vid muddringen för de nya färjelägena och den nya hamnbassängen. Utöver nya kajlägen byggs även RoRo-rampar, uppställningsytor för lastbilar samt elanslutningar för landströmsförsörjning till fartygen. Slutligen förbereds också för att möjliggöra bunkring av LNG som bränsle till fartygen. Detta eftersom rederiet Polferries, som trafikerar Ystad Hamn och hamnen Swinojuscie i Polen, för tillfället utvecklar ett RoPax-fartyg med LNG som drivmedel. Detta beräknas tas i drift 2023.³⁸

³⁷ [NIB finansierar utbyggnad av Ystads hamn](#), Transport och logistik (2018)

³⁸ [Ystad Hamn](#), Ystad Hamn Logistik AB (2020)

3.6 ANDRA HAMNAR I ÖRESUND OCH SÖDRA ÖSTERSJÖN

Berörda hamnar i Skåne ligger i samma upptagningsområde som konkurrerar med och/eller har utbyte med en rad andra hamnar i Öresund och södra Östersjön, inte minst avseende segmentet RoRo/RoPax. I denna studie har ett antal internationella hamnar identifierats som intressanta att studera, vilka presenteras i tabellen nedan. Av tabellen framgår klassificering enligt TEN-T samt vilka TEN-T-korridorer respektive hamn är inkluderad i eller ligger i anslutning till. I tabellen har även Karlshamns och Karlskrona Hamn i Blekinge inkluderats. På Europeiska kommissionens hemsida finns en bra [översiktsbild](#)³⁹ över hamnar och transportkorridorer i TEN-T. Där finns även en mer detaljerad och [interaktiv karta](#)⁴⁰.

Tabell 1: Studerade hamnar, klassificering enligt TEN-T och transportkorridorer^{41, 42}

Hamn	Land	TEN-T	TEN-T-korridor(er)
Port of Gdansk	Polen	Core	Baltic – Adriatic
Port of Gdynia	Polen	Core	Baltic – Adriatic
Port Szczecin-Świnoujście	Polen	Core	Baltic – Adriatic
Port of Klaipėda	Litauen	Core	North Sea – Baltic
Port of Kiel	Tyskland	Comprehensive	-
Port of Lübeck	Tyskland	Core	Scandinavian – Mediterranean
Rostock Port	Tyskland	Core	Orient / East-Med, Scandinavian – Mediterranean
Sassnitz (Mukran port)	Tyskland	Comprehensive	-
Køge Havn	Danmark	Comprehensive	Scandinavian – Mediterranean
Köpenhamn Malmö Hamn	Danmark/Sverige	Core	Scandinavian – Mediterranean
Helsingborgs Hamn	Sverige	Comprehensive	Scandinavian – Mediterranean
Trelleborgs Hamn	Sverige	Core	Scandinavian – Mediterranean
Ystad Hamn ⁴³	Sverige	Comprehensive	-
Karlshamns Hamn	Sverige	Comprehensive	-
Karlskrona Hamn	Sverige	Comprehensive	-

³⁹ [Trans-European Transport Network – TEN-T Core Network Corridors](#), European Commission (2013)

⁴⁰ [TENtec Interactive Map Viewer](#), European Commission (2013)

⁴¹ [List of Sea Ports in the Core and Comprehensive Networks](#), European Commission (2014)

⁴² [TENtec Interactive Map Viewer](#), European Commission (2013)

⁴³ Ystad Hamn ligger inte i direkt anslutning till en korridor. Dock i ett relativt nära omland, vilket också kan sägas för Karlshamns och Karlskrona Hamn samt för Mukran Port.

Alla berörda internationella hamnar hanterar RoRo-trafik. Detta gör dem till särskilt intressanta i relation till de skånska hamnarna, med vilka flertalet av dem har utbyte i form av färjelinjer. I tabellen nedan presenteras vilka varusegment respektive hamn hanterar samt information om anslutande landinfrastruktur.

Tabell 2: Hanterade varusegment och anslutande infrastruktur i ett antal Östersjöhamnar

Hamn	Hanterade varusegment ⁴⁴	Anslutande huvudleder ⁴⁵	Järnvägsanslutning ⁴⁶
Port of Gdansk	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E75, S7	Ja
Port of Gdynia	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E28, E75	Ja
Port Szczecin-Świnoujście	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E65	Ja
Port of Klaipeda	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	A1, E272	Ja
Port of Kiel	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast)	215, B502, B76	Ja
Port of Lübeck	RoRo, RoPax, projektlaster	226, 75	Ja
Rostock Port	RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E55	Ja
Sassnitz (Mukran port)	RoPax, bulk (framförallt fast)	E22	Ja
Køge Havn	RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E20, E47	Nej
Köpenhamn Malmö Hamn	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E20, E47	Ja
Helsingborgs Hamn	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E4, E6, E47 (Helsingör)	Ja
Trelleborgs Hamn	RoRo, RoPax	E6, 108	Ja
Ystad Hamn	RoRo, RoPax, bulk (fast)	E65, 13, 19	Ja
Karlshamns Hamn	Containers, RoRo, RoPax, bulk (fast och flytande)	E22, 15	Ja
Karlskrona Hamn	RoRo, RoPax	E22, 28	Ja

I tabellen nedan ges exempel på planerad utveckling och investeringar i några av hamnarna i Östersjöregionen.

⁴⁴ Respektive hamns hemsida. Se kapitel Referenser.

⁴⁵ [Google Maps](#) (2020)

⁴⁶ [Google Maps](#) (2020)

Tabell 3: Planerad utveckling och investeringar i ett antal Östersjöhamnar

Hamn	Investeringar
Port of Gdansk	Förlängning och modernisering av väg- och järnvägsanslutningarna till terminaler i yttre hamnen, inkluderande containerterminalen. Vidare anläggning av en uppställningsplats för lastbilar. Totalt 7,2 km väg och 10 km ny järnväg kommer att anläggas. ⁴⁷ Förlängning av kajer samt breddning och fördjupning av hamnkanalen, vilket möjliggör att större fartyg kan angöra den inre hamnen. ⁴⁸ Utvecklande av en ny djuphamn – Central Port. Ett omfattande projekt vilket bland annat inkluderar etablerande av två containerterminaler, en offshore-terminal, en LNG-terminal samt möjligheterna att hantera passagerarfartyg. ⁴⁹
Port of Gdynia	Utveckling av den yttre hamnen, vilket exempelvis inkluderar förlängning av kajer och investeringar för att förbättra angöringsmöjligheterna till hamnen – både från sjö- och landsidan. Investeringarna kommer att resultera i att kapaciteten avseende hantering av enhetsberett gods kommer att utökas, från dagens 1,8 miljoner TEU per år till 2,5 miljoner TEU per år. ⁵⁰
Port Szczecin-Swinoujście	Anläggning av en ny uppställningsplats för lastbilar i anslutning till färjeterminalen. ⁵¹ Utökad kapacitet i LNG-terminalen. ⁵² Etablering av en ny containerterminal. ⁵³ Investeringen inkluderar satsningar på järnvägsinfrastruktur. Här ser man potential att öka godsvolymer i riktning Berlinområdet. ⁵⁴
Port of Klaipeda	Planer på att investera >350 miljoner Euro i ny och upprustad infrastruktur, exempelvis avseende kajer, fördjupning av hamnbassäng och breddande av hamnkanal. Investeringarna syftar till att attrahera ytterligare godsvolymer, exempelvis genom att kunna ta emot större fartyg. ^{55, 56} Planer på att bygga ytterligare en kaj för passagerarfartyg. ⁵⁷
Port of Kiel	Järnvägsterminalen vid Schwedenkai utökas med ytterligare ett spår. ⁵⁸ Investeringar har gjorts på rangerbangården i Kiel, vilket har möjliggjort att 750 meter långa tåg kan hanteras. Detta har i sin tur exempelvis möjliggjort etablering av kombipendel till/från Luxemburg. ⁵⁹
Rostock Port	30 miljoner Euro investeras i terminal- och kajkapacitet. ^{60, 61} Hamnbassängsfördjupning i syfte att kunna ta emot större fartyg. ⁶² Genomförda investeringar för att kunna hantera större RoRo-fartyg. ⁶³
Karlshamns Hamn	Ansträngningar för att få till stånd investeringar på Sydostlänken. ⁶⁴ Expansion av färjehamnen, i syfte att kunna ta emot fartyg med en längd av 230 meter. ⁶⁵
Karlskrona Hamn	Utbyggnad i sydostlig riktning. Utfyllnadsprojekt vilket kommer möjliggöra nya kajplatser och uppställningsytor. ⁶⁶

⁴⁷ [Investments and development](#), Port Gdansk (2020)

⁴⁸ [Investments and development](#), Port Gdansk (2020)

⁴⁹ [This is what the Central Port in Gdansk is going to look like](#), Poland at Sea (2019)

⁵⁰ [The Outer Port in the Port of Gdynia](#), MOL Logistics (2020)

⁵¹ [The contract for building of the new truck parking](#), Szczecin and Swinoujście Seaports Authority SA (2020)

⁵² [The Contractor for the extension of the LNG Terminal selected](#), Szczecin and Swinoujście Seaports Authority SA (2020)

⁵³ [Deepwater terminal in Świnoujście. Time to submit the offer!](#), Szczecin and Swinoujście Seaports Authority SA (2020)

⁵⁴ [Deepwater terminal in Świnoujście. Location is the strength of this project!](#), Szczecin and Swinoujście Seaports Authority SA (2020)

⁵⁵ [Investments of more than 350 million euros for expansion of Klaipeda Port until the end of 2023](#), Port of Klaipeda (2020)

⁵⁶ [Nordic Investment Bank is sponsoring expansion of Klaipeda Seaport](#), Port of Klaipeda (2020)

⁵⁷ [As maritime tourism is growing, the demand for one more quay for cruise ships appears](#), Port of Klaipeda (2019)

⁵⁸ [Rail terminal at Schwedenkai to be enhanced by third track](#), Port of Kiel (2019)

⁵⁹ [New intermodal train connection from Luxembourg](#), Port of Kiel (2020)

⁶⁰ [Rostock expansion targets bigger ships](#), Maritime Journal (2020)

⁶¹ [Positive development at Rostock Overseas port](#), Rostock Port (2020)

⁶² [Rostock expansion targets bigger ships](#), Maritime Journal (2020)

⁶³ [Rostock expansion targets bigger ships](#), Maritime Journal (2020)

⁶⁴ [Sydostlänken kan bli en av Sveriges viktigaste godsjärnvägar](#), Karlshamns Hamn (2020)

⁶⁵ [Utbyggnad av färjehamnen](#), Karlshamns Hamn (2020)

⁶⁶ [Precisering av riksintresse för kommunikationer – Karlskrona hamn](#), Trafikverket (2020)

4 HANDELSRELATIONER

Det här kapitlet berör de skånska hamnarnas handelsrelationer. Merparten av informationen/statistiken avser transporter 2016–2017 och har inhämtats från Trafikverkets publikation [Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten](#)⁶⁷.

Sveriges internationella handel är koncentrerad till de nordiska länderna samt Tyskland, Storbritannien, Polen och Nederländerna. Tack vare Skånes geografiskt fördelaktiga läge som landets sydspets och dess närhet till kontinenten utgör landskapet en självklar handelsport för både import och export. Detta åskådliggörs exempelvis av faktumet att Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn samt att Trelleborgs Hamn, Malmö Hamn och Ystad Hamn är några av landets största RoRo-hamnar, som totalt hanterar 55 procent av landets RoRo-trafik.

I Helsingborgs Hamn var vid utresa från Sverige den vanligaste transporterade varugruppen trävaror samt livsmedel och djurfoder på 14 procent vardera. Vid inresa till Sverige var jordbruks- och skogsprodukter, textilier och levande djur den vanligaste varugruppen på 28 procent, följt av livsmedel och djurfoder på 26 procent. Av de lastbilar som passerar Helsingborgs Hamn har en mycket hög andel start- och målpunkter inom Helsingborgs kommun (31 procent) eller inom regionen (55 procent). Utrikes start- och målpunkter är framförallt Danmark, Tyskland och Nederländerna.

I Malmö Hamn var trävaror den vanligaste transportade varugruppen vid utresa från Sverige, och livsmedel och djurfoder vid inresa till Sverige. Av de lastbilar som passerade hamnen hade 15 procent start- eller målpunkt i Malmö kommun och totalt 48 procent hade start- eller målpunkt inom Skåne. De internationella start- och målpunkterna domineras av Tyskland och Nederländerna (totalt 82 procent).

Till skillnad från hamnarna i Helsingborg och Malmö har en ytterst liten del (2 procent) av de lastbilar som passerar Trelleborgs Hamn den egna kommunen som start- eller målpunkt, och 64 procent av allt gods transporteras till en annan region än Skåne. Genom hamnen passerar en relativt hög andel transporter med källa/destination i östra och norra Mellansverige samt Stockholmsområdet, och det är överlag en stor geografisk spridning av både inhemska och utländska start- och målpunkter för transportererna. En koncentration av start- och målpunkter kan dock nationellt ses i Syd- och Västsverige samt Tyskland och Polen avseende internationella transporter. För både in- och utresor domineras metallprodukter som den mest transporterade varugruppen (29 respektive 26 procent). Trelleborgs Hamn har den näst högsta andelen transittrafik av de skånska hamnarna (7 procent), för vilken start- och målpunkter domineras av Norge.

Precis som för Trelleborgs Hamn har endast en liten del av de lastbilar som passerar Ystad Hamn den egna kommunen som start- eller målpunkt, och hela 69 procent har källa/destination utanför Skåne. Av den internationella trafiken hade 73 procent av transportererna Polen som start- eller målpunkt. Ystad Hamn har den högsta andelen transittrafik av de skånska hamnarna, 10 procent, vilken i huvudsak domineras av norska start- och målpunkter. De vanligaste varugrupperna som transporterades ut ur Sverige var pappersmassa/pappersprodukter (26 procent) följt av

⁶⁷ [Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten](#), Trafikverket (2018)

metallprodukter (24 procent), som även var den vanligaste varugruppen som transporterades in i landet (23 procent).

5 TRANSPORTRELATIONER

I detta kapitel redovisas information om transportrelationer fördelat per trafikslag. Värt att påtala är att mängden tillgänglig information varierar trafikslagen och framförallt hamnarna emellan, varför informationen/statistiken som redovisas här inte alltid är enhetlig och i alla aspekter uttömmande.

5.1 SJÖFART

I tabellen nedan presenteras RoPax-linjer mellan de skånska hamnarna och Kontinentaleuropa, inklusive information om bland annat frekvens och antal passagerare. Informationen har inhämtats från Region Skånes rapport [Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential](#).

Tabell 4: RoPax-linjer mellan Kontinentaleuropa och skånska hamnar⁶⁸

Hamn	Hamn	Frekvens	Fartyg	Antal passagerare	Rederi
Malmö	Travemünde	2–3/d	Finnpartner Finntrader	272 274	Finnlines (f.d. Nordö Link)
Helsingborg	Helsingör	1–4/h	Aurora Tycho Brahe Hamlet Mercandia IV Mercandia VII	1 250 1 250 1 000 383 303	ForSea (f.d. Scandlines)
Helsingborg Trelleborg	Travemünde Travemünde	1/w 2–4/d	Nils Holgersson Peter Pan Nils Dacke Robin Hood	744 744 300 300	TT Line
Trelleborg	Rostock	2–3/d	Mecklenb.–Vorp SkåneS	745 600	Stena Line
Trelleborg	Rostock	3/d	Huckleberry Finn Tom Sawyer	400 400	TT Line
Trelleborg	Sassnitz	1/d	FS Sassnitz	1 000	Stena Line
Trelleborg	Świnoujście	1–3/d	Galileusz Wolin Gryf Copernicus	125 370 180 50	Unity Line
Ystad	Świnoujście	1/d 1/d 5/v	Mazovia Gracovia Baltivia	1 000 650 178	Polferries
Ystad	Świnoujście	2/d	Polonia Skania Jan Sniadecki Kopernik	918 1 400 57 360	Unity Line

⁶⁸ [Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential](#), Region Skåne (2019)

Enligt tidigare hanterar Trelleborgs och Ystad Hamn mer eller mindre uteslutande RoRo-/RoPax-gods, vilket fångas i tabellen ovan. CMP och Helsingborgs Hamn hanterar mycket annat typ av gods, så som containers och personbilar. Gällande transportrelationer för Helsingborgs Hamn finns detta att beskåda på hamnens hemsida, och de redovisas i tabellen nedan.

Tabell 5: Trafikering i Helsingborgs Hamn⁶⁹

Rutt	Rederi	Anlöper Helsingborg	Typ
Hamburg – Århus – <u>Helsingborg</u> – Göteborg – Hamburg	Unifeeder	Måndagar	LoLo ⁷⁰
Antwerpen – Rotterdam – <u>Helsingborg</u> – Gdynia	Hapag-Lloyd	Måndagar	LoLo
Torneå – <u>Helsingborg</u>	Langh Ship	Måndagar	LoLo
Rotterdam – Oslo – <u>Helsingborg</u> – Rotterdam	Unifeeder	Tisdagar	LoLo
Antwerpen – Göteborg – <u>Helsingborg</u> – Antwerpen	MSC	Tisdagar	LoLo
Umeå – Sundsvall – Rotterdam – London – <u>Helsingborg</u> – Oxelösund – Umeå	SCA	Tisdagar	RoRo
Bilbao – Tilbury – <u>Helsingborg</u> – Gdynia – Tilbury – Bilbao	ContainerShips	Onsdagar	LoLo
Hamburg – Fredericia – Köpenhamn – <u>Helsingborg</u> – Bremerhaven – Hamburg	X-Press feeder line	Onsdagar	LoLo
Hamburg – Fredericia – <u>Helsingborg</u> – Halmstad – Göteborg – Hamburg	CMA CGM	Onsdagar	LoLo
Ecuador – <u>Helsingborg</u> – St. Petersburg – Ecuador	Baltic Reefers	Torsdagar	LoLo
Reykjavik – Thorshavn – Århus – Świnoujście – Fredrikstad – <u>Helsingborg</u> – Århus – Reykjavik	Eimskip / Royal Arctic Line	Torsdagar	LoLo
Hamburg – Bremerhafen – <u>Helsingborg</u> – Kristiansand – Hamburg – Bremerhafen	Unifeeder	Fredagar	LoLo
Gdynia – Szczecin – <u>Helsingborg</u> – Århus – Klaipeda – Gdynia	Unifeeder	Söndagar	LoLo
<u>Helsingborg</u> – Helsingör	ForSea	Flera ggr/dag	RoPax
<u>Helsingborg</u> – Helsingör	Sundbusserne	Flera ggr/dag	RoPax

⁶⁹ [Destinationer](#), Helsingborgs Hamn (2020)

⁷⁰ Lift On, Lift Off – Fartyg där godset lyfts på och av, exempelvis med en kran. Den vanligaste formen är containerfartyg.

Motsvarande information (som i tabellen ovan) har inte kunnat hittas för CMP. I tabellen nedan redovisas dock vilka rederier som trafikerade hamnarna under 2019. Avseende RoPax-trafik hänvisas dock till tabellen ovan.

Tabell 6: Rederier som trafikerade CMP 2019⁷¹

Malmö Hamn (29 st.)	Köpenhamns Hamn (16 st.)
Blue Water Shipping Sweden AB	Baltic Shipping Company A/S
Bunker One AB	Blue Water Shipping A/S
Bunker One Sweden AB	DFDS A/S
Cementa AB	EM.Z. Svitzer A/S
Citadel Shipping AB	GAC Denmark A/S
Euro Marine Logistics NV c/o S	H. J. Hansen Genvindingsindust
Ferm & Olsson Stenungsund AB	Holship Danmark A/S
GAC Sweden AB	MSC Mediterranean Shipping Com
Hasting Schultz Shipping AB	NCC Industry A/S
Höganäs Shipping AB	Per Aarsleff A/S
Ingstad & Co AB	RN Grenaa A/S
KESS	Schultz Shipping A/S
L Svensson Shipping AB	SDK Shipping A/S
Lindholm Shipping AB	Sekstant Sp/f
OljOla Shipping AB	Stema Shipping A/S
Op Ship AB	Unifeeder A/S
Rederi AB Nordö Link AB	
Rederi AB Uman	
SCA Logistics AB	
Scan-Shipping AB	
SDK Shipping AB	
Skibe uden mægler SE	
Stefan Kristenssons Åkeri AB	
Stena Oil AB	
Swedmar Shipping Services AB	
TSA Agency Sweden AB	
United European Car Carriers	
Vald. Andersons Shipbrokers AB	
Wallenius Wilhelmsen Logistic AS	

5.2 JÄRNVÄG/KOMBI

I tabellen nedan visas en sammanställning över kombipendlar/kombitågsverksamhet i Skåne. Informationen har huvudsakligen inhämtats från respektive tågoperatörs hemsida. Värt att påtala här är att det råder viss osäkerhet avseende informationen. Detta dels på grund av att förändringar sker relativt frekvent, och det kan vara svårt att få en uppfattning om hur aktuell informationen på en hemsida är. Vidare på grund av att det i underlagen ibland kan vara svårt att identifiera och följa unika tåg. (Två transportrelationer, A-B respektive B-C, kan anges som två separata tåg medan det i själva verket är ett tåg från A till C med delstopp i B.) Förhoppningen är dock att denna tabell kan användas för att få en översyn.

⁷¹ [Ships in port](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

Tabell 7: Översikt över kombitågsverksamhet i Skåne^{72, 73, 74, 75, 76, 77, 78}

Relation ⁷⁹	Frekvens (Trafikerade dagar per vecka)	Operatör	Kommentar
Köln – <u>Trelleborg</u> – <u>Malmö</u> – Oslo Alnabru	5/v	Kombiverkehr	
Lübeck – <u>Malmö</u>	6/v	Kombiverkehr	
<u>Malmö</u> – Umeå – Luleå	5/v	Kombiverkehr	
<u>Trelleborg</u> – Gävle	5/v	Kombiverkehr	
Lübeck/Rostock – <u>Trelleborg</u>	7/v	Kombiverkehr	
<u>Trelleborg</u> – Hallsberg	2/v	Kombiverkehr	
Köln – <u>Malmö</u>	3/v	Hupac	
Duisburg – <u>Köpenhamn</u> – <u>Malmö</u> – <u>Helsingborg</u>	6/v	Samskip Van Dieren	
<u>Malmö/Trelleborg</u> – Eskilstuna	6/v	TX Logistik	
<u>Helsingborg</u> – Umeå/Luleå	5/v	Real Rail	
<u>Malmö</u> – Göteborg	1/v	Green Cargo	Utöver dessa kör Green Cargo intermodala enheter även inom sitt vagnslastsystem
<u>Helsingborg</u> – Göteborg	7/v	Green Cargo	

5.3 VÄG

Varifrån lastbilar som passerar gränsen i de skånska hamnarna kommer och vart de ska kan inte utläsas av officiell statistik. [Varuflödes-](#) och [lastbilsstatistik](#) kan ge en fingervisning avseende detta, men från dessa källor kan inte utläsas vilken väg godset transporteras. Inom ramen för Interregprojektet Scandria2Act genomfördes dock en stor kartläggning av lastbilstransporter till och från brohamnar längs den svenska syd- och västkusten.⁸⁰ Denna inkluderade en omfattande intervjustudie, bland annat avseende chaufförernas vägval. Informationen har sammanställts av Region Skåne i rapporten [Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential](#). I tabellen visas hur transportererna i de olika hamnarna fördelas på olika NUTS2-områden, internationell transit samt andelen transit utanför det egna länet. Tabellen ska läsas som så att exempelvis 50 procent av transportererna från Malmö Hamn har destination i Sydsverige.

⁷² [Connecting European Hotspots](#), TX Logistik (2020)

⁷³ [Kombiterminal](#), Helsingborgs Hamn (2020)

⁷⁴ [Our network](#), Samskip (2020)

⁷⁵ [Terminal locations](#), Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co (2020)

⁷⁶ [Tidtabell från 14 december 2020](#), Sandahlsbolagen (2020)

⁷⁷ [Timetable](#), Hupac SA (2019)

⁷⁸ [Järnväg – Railport Scandinavia](#), Göteborgs Hamn (2020)

⁷⁹ Alla stopp redovisas nödvändigtvis inte.

⁸⁰ [Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten](#), Trafikverket (2018)

Tabell 8: Fördelning av transportflöden från respektive hamn till NUTS2-områden⁸¹

Destination (NUTS2)	Från hamn:			
	Helsingborg, RoRo	Malmö	Trelleborg	Ystad
Sydsverige	55 %	50 %	38 %	35 %
Småland (inkl. Gotland och Öland)	8 %	12 %	10 %	12 %
Västsverige	17 %	12 %	18 %	19 %
Stockholm	5 %	3 %	6 %	8 %
Östra Mellansverige	4 %	11 %	8 %	5 %
Norra Mellansverige	4 %	7 %	9 %	8 %
Mellersta Norrland	0 %	1 %	1 %	2 %
Övre Norrland	0 %	0 %	1 %	1 %
Internationell transit	6 %	5 %	7 %	10 %
Transit	46 %	52 %	64 %	69 %

Av tabellen ovan framgår att mycket gods via de skånska hamnarna har destination i Sydsverige. I tabellen nedan visas antal enheter och vikt för motsvarande statistik. Tabellen är ett resultat av Region Skånes egen beräkning baserad på informationen i tabellen ovan kombinerat med [Hamnstatistik](#).

Tabell 9: Fördelning av transportflöden från respektive hamn till NUTS2-områden. Antal semitrailers, lastfordon och släp. Tusentals ton.⁸²

Destination (NUTS2)	Från hamn:							
	Helsingborg		Malmö		Trelleborg		Ystad	
	Antal	Vikt	Antal	Vikt	Antal	Vikt	Antal	Vikt
Sydsverige	235 046	2 500	129 601	2 074	282 937	4 000	94 537	1 121
Småland (inkl. Öland och Gotland)	34 241	364	31 104	498	74 457	1 053	32 413	384
Västsverige	72 762	773	31 104	498	134 023	1 895	51 320	609
Stockholm	21 401	227	7 776	124	44 674	632	21 608	256
Östra Mellansverige	17 120	182	28 512	456	59 566	842	13 505	160
Norra Mellansverige	17 120	182	18 144	290	67 011	947	21 608	256
Mellersta Norrland	0	0	2 592	41	7 446	105	5 402	64
Övre Norrland	0	0	0	0	7 446	105	2 701	32
Internationell transit	25 681	273	12 960	207	52 120	737	27 011	320
Transit	196 885	2 091	134 785	2 156	476 525	6 736	186 373	2 211
Totalt 2017	428 010	4 545	259 202	4 147	744 570	10 525	270 106	3 204

⁸¹ [Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential](#), Region Skåne (2019)

⁸² [Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential](#), Region Skåne (2019)

6 GODSFLÖDEN

I detta kapitel redovisas godsflöden i de skånska hamnarna fördelat per varuslag (styckegods, oljeprodukter, träprodukter, o.s.v.) och transportslag (container, RoRo/RoPax, o.s.v.). Vidare presenteras information om respektive hamns hantering av projektlaster. Utöver detta har en redogörelse avseende godsflöden i andra hamnar i östersjöregionen inkluderats i beskrivningen. Kapitlet avslutas med en prognos över framtida godsvolymer.

Kapitlet är resultatet av en omfattande kartläggning, där tillgängliga statistikunderlag och övriga relevanta källor har studerats. Godsflödena har redovisats så detaljerat som respektive källa tillåter. I vissa fall innebär detta att godsflöden bara kan redovisas per kuststräcka, inkluderande flera hamnar, medan det i andra fall innebär att godsflöden i en enskild hamn kan utläsas.

De underlag som har nyttjats är primärt [Trafikanalys statistik över sjötrafik 2019](#)⁸³ samt [Hamnstatistik från Transportföretagen](#)⁸⁴ för samma år. Avseende internationell statistik så har sådan primärt inhämtats från respektive hamns hemsida. Informationen om de skånska hamnarnas hantering av projektlaster har erhållits från hamnarna själva.

6.1 ÖVERSIKT

I tabellen nedan ges en översikt över verksamheten och hanterade godsvolymer i respektive skånsk hamn samt i Skåne totalt, inkluderande information om antal anlöp samt passagerartrafik (uttryckt i antalet passagerare till och från respektive hamn). I tabellen har även Göteborgs Hamn inkluderats som jämförelse. Vidare görs en jämförelse med Sverige totalt (sista kolumnen) där så har varit möjligt. Där information om totala anlöp, volymer, etc. saknats har jämförelsen istället gjorts med totala volymer för [Sveriges hamnars medlemmar](#) (näst sista kolumnen).

⁸³ [Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

⁸⁴ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

Tabell 10: Översikt hanterade godsvolymer. Statistiken avser helåret 2019.⁸⁵

Varu-/trp.slug	Enhet	Hbg ⁸⁶	Lka	Mmö	Tre	Yst	Åhu	Gbg	Skåne tot.	Jmf Sve hamnars medl.ftg ⁸⁷	Jmf Sve tot.
Anlöp	Ant anlöp	29 670	209	2 862	5 432	3 754	263	5 954	42 190		51 %
Gods över kaj	1 000 ton	7 937	540	7 812	11 797	3 180	616	38 891	31 882		19 %
Varav lastat	1 000 ton	3 526	155	3 208	5 765	1 578	141	18 557	14 373	23 %	N/A
Varav lossat	1 000 ton	4 411	385	4 604	6 032	1 602	475	20 334	17 509	23 %	N/A
Enheter	1 000 enheter	598	0	532	797	268	10	1 263	2 205		53 %
Ej enhetsberett	1 000 ton	715	540	3 728	83	92	92	23 624	5 250		5 %
Olja	1 000 ton	338	0	2 146	44	0	0	21 038	2 528	8 %	N/A
Varav lastat	1 000 ton	0	0	608	0	0	0	8 518	608	6 %	N/A
Varav lossat	1 000 ton	338	0	1 538	44	0	0	12 520	1 920	9 %	N/A
Motorfordon	Ant fordon	0	0	274 143	940	0	0	279 417	275 083	32 %	N/A
Varav lastat	Ant fordon	0	0	71 170	223	0	0	204 649	71 393	20 %	N/A
Varav lossat	Ant fordon	0	0	202 973	717	0	0	74 768	203 690	40 %	N/A
Passagerarfärjor	1 000 passagerare	7 153	0	280	1 814	2 335	0	1 675	11 582		36 %

6.2 PER VARUSLAG OCH KUSTSTRÄCKA (NST 2007)

Nedan statistik avser godsflöden per varuslag (NST 2007⁸⁸). Då Trafikanalys enbart sammanställer sådan statistik per geografiskt område kommer godsflödena att redovisas per sådant, vilket för Skåne är kuststräckorna Malmö – Helsingborg (som alltså innefattar de två städernas hamnar samt Landskrona) och Karlskrona – Trelleborg (som innefattar hamnarna i Karlskrona, Åhus, Ystad och Trelleborg).

I de två inledande kapitlen redovisas de största varugrupperna per kuststräcka. I det avslutande delkapitlet redovisas samtliga godsvolymer/varuslag. Här har även kuststräckorna summerats, så att hela Skånes (inklusive Karlskrona) "produktion" kan utläsas. Vidare anges här hur stor andel dessa volymer är i jämförelse med Sverige totalt.

6.2.1 Malmö – Helsingborg

Under 2019 uppgick den exporterade godsmängden för hamnarna längs kuststräckan Malmö – Helsingborg till 6,7 miljoner ton. Den varugrupp som, utöver kategorin oidentifierbart gods, stod för störst del av exporten var styckegods och samlastat gods som uppgick till 573 000 ton. Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter stod för drygt 450 000 ton och var den andra största exporterade varugruppen följt av produkter från jord- och skogsbruk samt fiske på 278 000 ton.

Den allra största andelen av godsvolymer, 4,6 miljoner ton, utgjordes alltså av oidentifierbart gods. Det mesta av detta, närmare bestämt 3,8 miljoner ton, var gods på lastfordon. Resterande del utgjordes av containergods.

⁸⁵ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

⁸⁶ Hbg = Helsingborgs Hamn, Lka = Landskrona Hamn, Mmö = Malmö Hamn, Tre = Trelleborgs Hamn, Yst = Ystad Hamn, Åhu = Åhus Hamn, Gbg = Göteborgs Hamn

⁸⁷ Jämfört Sveriges hamnars medlemsföretag

⁸⁸ [Standard för redovisning av transportstatistik](#)

Tabell 11: Utrikes lastat gods (export) i hamnar längs kuststräckan Malmö till Helsingborg 2019. De åtta största varugrupperna (NST 2007).⁸⁹

Varugrupp	Lastat gods (1 000 ton)
18 Styckegods och samlastat gods	573
07 Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	449
10 Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	336
01 Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	278
08 Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle	196
12 Transportutrustning	99
03 Malm och andra produkter från utvinning	91
19 Oidentifierbart gods	4 609
Export totalt	6 690

Avseende importerat gods längs kuststräckan så uppgick dessa volymer under 2019 till totalt 8,2 miljoner ton. Utöver oidentifierbart gods utgjordes den största posten här av 890 000 ton stenkols- och raffinerade petroleumprodukter. Näst största varugruppen var styckegods och samlastat gods på 604 000 ton följt av malm och andra produkter från utvinning på 436 000 ton.

Godset som klassificerats som oidentifierbart utgjordes av 4,2 miljoner ton på lastfordon och resterande 964 000 ton på container.

Tabell 12: Utrikes lossat gods (import) i hamnar längs kuststräckan Malmö till Helsingborg 2019. De åtta största varugrupperna (NST 2007)⁹⁰

Varugrupp	Lossat gods (1 000 ton)
07 Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	890
18 Styckegods och samlastat gods	604
03 Malm och andra produkter från utvinning	436
08 Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle	427
12 Transportutrustning	292
01 Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	140
09 Andra icke-metalliska mineraliska produkter	115
19 Oidentifierbart gods	5 133
Import totalt	8 207

6.2.2 Karlskrona – Trelleborg

Avseende kuststräckan Karlskrona – Trelleborg exporterades under 2019 här totalt 11 miljoner ton. Den största posten var även här oidentifierbart gods, som fördelades på 8,3 miljoner ton på lastfordon, 472 000 ton på järnvägsvagnar och 8 000 ton via containers. Därefter följer kategorin andra varor (ej tidigare specificerade), som det är oklart vad den innehåller. Tredje största

⁸⁹ [Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

⁹⁰ [Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

varuslaget var malm och andra produkter för utvinning på 542 000 ton följt av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter på 464 000 ton.

Tabell 13: Utrikes lastat gods (export) i hamnar längs kuststräckan Karlskrona till Trelleborg 2019. De åtta största varugrupperna (NST 2007).⁹¹

Varugrupp	Lastat gods (1 000 ton)
20 Andra varor, ej tidigare specificerade	845
03 Malm och andra produkter från utvinning	542
07 Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	464
01 Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	146
06 Trä samt varor av trä och kork (exkl möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker	127
18 Styckegods och samlastat gods	120
10 Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	19
19 Oidentifierbart gods	8 764
Export totalt	11 063

Det importerade godset på sträckan uppgick totalt till 12,3 miljoner ton. Den största kategorin (bortsett oidentifierbart gods) var stenkols- och raffinerade petroleumprodukter på 966 000 ton följt av produkter från jord- och skogsbruk samt fiske på 800 000 ton. Oidentifierbart gods var uppdelat på ca 9 miljoner ton gods på lastfordon, 337 000 ton på järnvägsvagnar och 5 000 ton på containers.

Tabell 14: Utrikes lossat gods (import) i hamnar längs kuststräckan Karlskrona till Trelleborg 2019. De åtta största varugrupperna (NST 2007).⁹²

Varugrupp	Lossat gods (1 000 ton)
07 Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	966
01 Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	800
03 Malm och andra produkter från utvinning	372
10 Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	259
06 Trä samt varor av trä och kork (exkl möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker	199
04 Livsmedel, drycker och tobak	115
08 Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle	86
19 Oidentifierbart gods	9 393
Import totalt	12 313

6.2.3 Totalt (Karlskrona – Helsingborg)

I tabellerna nedan visas statistik för samtliga varuslag. Kuststräckorna redovisas separat samt summerat (Karlskrona – Helsingborg). Inkluderat i tabellerna är även volymer för Sverige totalt samt (i procent efter respektive post) hur stor andel i jämförelse med detta respektive kuststräcka ger upphov till. Först kommer tabellen avseende export och därefter tabellen över import.

⁹¹ [Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

⁹² [Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

Tabell 15: Utrikes gods lastat i svenska hamnar 2019 (export), fördelat per varugrupper enligt NST 2007 samt efter geografiska områden. Kvantitet i 1 000-tals ton (heltal). Inom parentes redovisas andel jämfört Sverige totalt.⁹³

Varugrupp	Karlskrona – Trelleborg	Malmö – Helsingborg	Karlskrona – Helsingborg ⁹⁴	Sverige totalt
01 Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	146 (11 %)	278 (20 %)	424 (31 %)	1 359
02 Kol, råolja och naturgas	-	-	-	291
03 Malm och andra produkter från utvinning	542 (10 %)	91 (2 %)	632 (11 %)	5 660
04 Livsmedel, drycker och tobak	-	-	-	58
05 Textil- och beklädnadsvaror, läder, lädervaror	-	-	-	-
06 Trä, massa, papper och pappersvaror, trycksaker	127 (2 %)	6 (0 %)	133 (2 %)	8 144
07 Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	464 (3 %)	449 (3 %)	913 (6 %)	14 445
08 Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi-/plastvaror, kärnbränsle	4 (0 %)	196 (17 %)	199 (17 %)	1 168
09 Andra icke-metalliska mineraliska produkter	-	-	-	584
10 Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	19 (1 %)	336 (23 %)	355 (24 %)	1 489
11 Maskiner och instrument	14 (54 %)	0 (1 %)	14 (55 %)	26
12 Transportutrustning	17 (2 %)	99 (11 %)	116 (13 %)	924
13 Möbler och andra tillverkade varor	-	-	-	-
14 Avfall och returråvara	-	52 (7 %)	52 (7 %)	701
15 Post och paket	-	-	-	-
16 Utrustning för transport av gods	-	-	-	6
17 Flyttgods, fordon för reparation	-	-	-	-
18 Styckegods och samlastat gods	120 (4 %)	573 (20 %)	693 (24 %)	2 839
19 Oidentifierbart gods	8 764 (35 %)	4 609 (18 %)	13 373 (53 %)	25 169
20 Andra varor, ej tidigare specificerade	845 (67 %)	-	845 (67 %)	1 267
Totalt	11 063 (17 %)	6 690 (10 %)	17 752 (28 %)	64 131

⁹³ [Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

⁹⁴ Hela kuststräckan, inklusive Trelleborg och Malmö.

Tabell 16: Utrikes gods lossat i svenska hamnar 2019 (import), fördelat per varugrupper enligt NST 2007 samt efter geografiska områden. Kvantitet i 1 000-tals ton (heltal). Inom parentes redovisas andel jämfört Sverige totalt.⁹⁵

Varugrupp	Karlskrona – Trelleborg	Malmö – Helsingborg	Karlskrona – Helsingborg ⁹⁶	Sverige totalt
01 Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	800 (14 %)	140 (2 %)	940 (17 %)	5 650
02 Kol, råolja och naturgas	8 (0 %)	7 (0 %)	15 (0 %)	18 509
03 Malm och andra produkter från utvinning	372 (8 %)	436 (9 %)	808 (17 %)	4 853
04 Livsmedel, drycker och tobak	115 (24 %)	10 (2 %)	125 (26 %)	481
05 Textil- och beklädnadsvaror, läder, lädervaror	-	-	-	3
06 Trä, massa, papper och pappersvaror, trycksaker	199 (6 %)	113 (3 %)	312 (10 %)	3 246
07 Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	966 (7 %)	890 (7 %)	1 856 (14 %)	13 652
08 Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi-/plastvaror, kärnbränsle	86 (3 %)	427 (15 %)	513 (18 %)	2 794
09 Andra icke-metalliska mineraliska produkter	10 (1 %)	115 (10 %)	125 (11 %)	1 187
10 Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	259 (20 %)	24 (2 %)	283 (22 %)	1 309
11 Maskiner och instrument	0 (0 %)	0 (2 %)	0 (2 %)	28
12 Transportutrustning	5 (1 %)	292 (33 %)	297 (33 %)	893
13 Möbler och andra tillverkade varor	-	-	-	-
14 Avfall och returråvara	-	15 (2 %)	15 (2 %)	774
15 Post och paket	-	-	-	-
16 Utrustning för transport av gods	-	-	-	3
17 Flyttgods, fordon för reparation	-	-	-	0
18 Styckegods och samlastat gods	15 (0 %)	604 (18 %)	619 (18 %)	3 371
19 Oidentifierbart gods	9 393 (40 %)	5 133 (22 %)	14 526 (61 %)	23 769
20 Andra varor, ej tidigare specificerade	84 (11 %)	-	84 (11 %)	757
Totalt	12 313 (15 %)	8 207 (10 %)	20 519 (25 %)	81 279

⁹⁵ [Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

⁹⁶ Hela kuststräckan, inklusive Trelleborg och Malmö.

6.3 ENHETSBERETT GODS

I tabellen nedan visas antal hanterade enheter per hamn under helåret 2019. Statistiken är hämtad från Sveriges hamnars [Hamnstatistik](#). I tabellen har även Göteborgs Hamn inkluderats som jämförelse. Vidare görs en jämförelse med Sverige totalt (sista kolumnen) där så har varit möjligt. Där information om totala volymer för Sverige totalt saknas har jämförelsen istället gjorts med totala volymer för Sveriges hamnars medlemmar (näst sista kolumnen).

Tabell 17: Antal hanterade enheter per hamn under helåret 2019⁹⁷

Transportslag	Hbg	Lka	Mmö	Tre	Yst	Åhu	Gbg	Skåne tot	Jmf Sve hamnars medl.ftg	Jmf Sve tot
Containers, flak, kassetter	162 781	0	10 401	0	0	10 326	449 722	183 508		19 %
Trailers, lastfordon, släp, mm	435 267	0	243 494	775 671	267 555	0	497 419	1 721 987		55 %
Jvg-vagnar	0	0	0	20 107	18	0	48	20 125		99 %
Övr. RoRo-gods	1	0	0	0	0	0	23 982	1		0 %
Annan last	0	0	278 158	1 093	0	0	291 612	279 251	32 %	N/A
Totalt	598 049	0	532 053	796 871	267 573	10 326	1 262 783	2 204 872		53 %

6.4 ICKE ENHETSBERETT GODS

I tabellen nedan visas hanterade godsvolymer avseende icke enhetsberett gods i respektive hamn fördelat på ett antal varuslag. Statistiken är hämtad från Sveriges hamnars [Hamnstatistik](#). I tabellen har även Göteborgs Hamn inkluderats som jämförelse. Vidare görs en jämförelse med totala volymer för Sveriges hamnars medlemsföretag (näst sista kolumnen) och Sverige totalt (sista kolumnen).

Tabell 18: Hanterade volymer av icke enhetsberett gods i respektive hamn fördelat per varuslag. Statistiken avser helåret 2019. Tusentals ton.⁹⁸

Varuslag	Hbg ⁹⁹	Lka	Mmö	Tre	Yst	Åhu	Gbg	Skåne tot	Jmf Sve hamnars medl.ftg ¹⁰⁰	Jmf Sve tot
Mineraloljeprod	338	0	2 146	44	0	0	21 038	2 528	8%	N/A
Övr flytande bulk	8	33	106	0	0	0	1 273	147	4%	N/A
Skogsprod	75	0	103	0	17	17	64	212	1%	N/A
Järn- & stålprod	0	50	398	0	0	0	156	448	16%	N/A
Övr torrbulk mm	233	427	577	38	75	75	57	1 425	6%	N/A
Annan last	61	30	398	1	0	0	1 036	490	11%	N/A
Totalt	715	540	3 728	83	92	92	23 624	5 250		5 %

⁹⁷ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

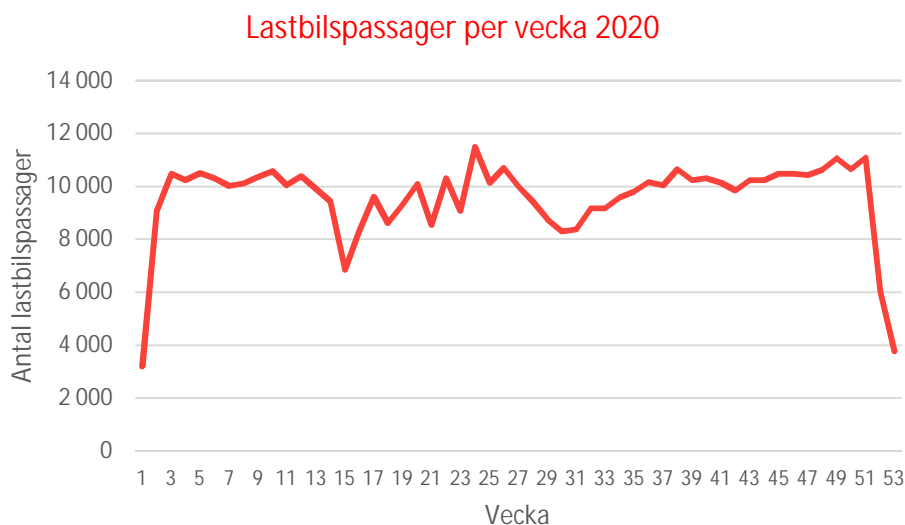
⁹⁸ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

⁹⁹ Hbg = Helsingborgs Hamn, Lka = Landskrona Hamn, Mmö = Malmö Hamn, Tre = Trelleborgs Hamn, Yst = Ystad Hamn, Åhu = Åhus Hamn, Gbg = Göteborgs Hamn

¹⁰⁰ Jämfört Sveriges hamnars medlemsföretag

6.5 BROPASSAGER

Under 2020 passerade totalt 506 720 lastbilar (över 9 meter) Öresundsbron. I figuren nedan visas fördelningen per vecka. Statistiken har inhämtats från [Øresundsbro-konsortiets hemsida](#).¹⁰¹



Figur 11: Lastbilspassager (>9 m) per vecka under 2020¹⁰²

Motsvarande statistik för godstågstrafik finns ej att tillgå via Øresundsbro-konsortiets hemsida. Dock framgår av en WSP-studie från 2015¹⁰³ att totalt ca 28 miljoner ton passerade Öresundsbron 2014.

6.6 PROJEKTLASTER

Samtliga skånska TEN-T-hamnar har och/eller har hanterat projektlaster i en eller annan form.

I Trelleborgs Hamn har det bland annat handlat om vindkraftverk (naceller och vingblad), vilket man har hanterat vid ett RoRo-läge. I övrigt hanteras projektlaster vid deras handelskajer, och här kan det handla om allehanda godslag. Under byggnationen av den tyska vindkraftparken vid Kriegers flak agerade de exempelvis "bashamn" för transportererna.¹⁰⁴

Helsingborgs Hamn har ingen kund som regelbundet efterfrågar projektlaster, men det sker sporadiskt. Typen av last varierar, men generellt är det gods med oformliga proportioner och/eller vikt. I första hand nyttjas Skåneterminalen, men projektlaster hanteras även i containerterminalen och på pellets kajen, beroende på vikten på det som ska lyftas respektive antalet enheter. Exempel på laster som har hanterats inkluderar husmoduler samt maskiner och andra tunga fordon.¹⁰⁵

Ystad Hamn har inte så mycket projektlaster, men i de fall de utförs hanteras dessa på Revhuskajen.¹⁰⁶

¹⁰¹ [Trafiksiffror 2020 per vecka](#), Øresundsbron (2021)

¹⁰² [Trafiksiffror 2020 per vecka](#), Øresundsbron (2021)

¹⁰³ Trafikframskrivning för Øresundsbron, WSP (2015)

¹⁰⁴ Torgny Nilsson, Trelleborgs Hamn, e-post 2020-10-09

¹⁰⁵ Göran Johansson, Helsingborgs Hamn, e-post 2020-10-13

¹⁰⁶ Agneta Nilsson, Ystad kommun/hamn, e-post 2020-10-14

Även CMP hanterar projektlaster.¹⁰⁷ Historiskt inkluderar detta exempelvis betongelement till diverse byggnationer.¹⁰⁸

6.7 ANDRA EUROPEISKA HAMNAR

I tabellen nedan visas hanterade godsvolymer (gods över kaj), antal hanterade TEU och RoRo-enheter samt antal passagerare i de hamnar i Östersjöregionen som studien (enligt ovan) omfattar. Statistiken avser helåret 2019 och har inhämtats från diverse källor, varav merparten utgörs av respektive hamns hemsida. Avseende vissa poster har informationen inte kunnat erhållas (okänt).

Tabell 19: Gods- och passagerarflöden i ett antal europeiska hamnar i och kring Östersjön. Statistiken avser helåret 2019. För de svenska hamnarna har Hamnstatistiken¹⁰⁹ nyttjats. Övriga källor anges i fotnoter nedan.

Hamn	Land	Gods över kaj (1 000 ton)	TEU	RoRo (Antal enheter)	Passagerare
Helsingborgs Hamn	Sverige	7 937	269 472	435 268	7 152 730
Malmö Hamn (exkl. Köpenhamn)	Sverige	7 812	18 248	243 494	280 215
Trelleborgs Hamn	Sverige	11 797	0	775 671	1 814 147
Ystad Hamn	Sverige	3 180	0	267 555	2 335 082
Karlshamn Hamn	Sverige	5 536	1 473	80 536	159 021
Karlskrona Hamn	Sverige	1 808	185	132 844	187 997
Køge Havn ¹¹⁰	Danmark	1 971	0	Okänt	80 000
Port of Kiel ¹¹¹	Tyskland	7 007	23 660	385 071	2 391 528
Port of Lübeck ¹¹²	Tyskland	25 046	150 758	720 000	428 850
Rostock Port ¹¹³	Tyskland	25 700	0	16 200 000	2 500 000
Sassnitz (Mukran Port) ¹¹⁴	Tyskland	3 170	90	Okänt	437 626
Port of Gdansk ¹¹⁵	Polen	52 154	2 073 215	Okänt	188 886
Port of Gdynia ¹¹⁶	Polen	23 965	897 125	Okänt	460 231
Port Szczecin-Świnoujście ¹¹⁷	Polen	24 113	76 143	Okänt	Okänt
Port of Klaipėda ¹¹⁸	Litauen	46 260	703 000	300 500	376 596

¹⁰⁷ [General Cargo](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

¹⁰⁸ [CMP news](#), Copenhagen Malmö Port (2009)

¹⁰⁹ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

¹¹⁰ Niels-Erik Sunesen, Hamnchef, Køge Havn (e-post)

¹¹¹ [Handling Results – Port of Kiel 2019](#), Port of Kiel (2020)

¹¹² David Burger, Head of Municipal Statistics, Hanseatic City of Lübeck (e-post)

¹¹³ [Statistiken Rostock Port GmbH](#), Rostock Port (2020)

¹¹⁴ Kathleen Priess, Assistentin der Geschäftsleitung, Mukran Port (e-post)

¹¹⁵ [Cargo Statistics](#), Port Gdansk (2020)

¹¹⁶ [Cargo Statistics in the years 2015 – 2019 \(in thousand tons\)](#), Port of Gdynia Authority S.A. (2020)

¹¹⁷ [Reloading in 2019](#), Port Szczecin Świnoujście (2020)

¹¹⁸ [Port Statistics](#), Port of Klaipėda (2020)

6.8 PROGNOSEN

6.8.1 Godsflöden 2040

Avseende framtida godsvolymer så har Ramböll/Tetraplan i en studie från 2019¹¹⁹ tagit fram en, i jämförelse med [Trafikverkets basprognos](#)¹²⁰, justerad prognos för hanterade godsmängder i respektive skånsk TEN-T-hamn. I tabellen nedan visas resultatet av denna prognos, inklusive utgångsläget (nuläge 2016) och den årliga procentuella ökningen per hamn. Värdena avser gods över kaj uttryckt i tusentals ton per helår.

Tabell 20: Ramböll/Tetraplans justerade prognos avseende hanterade godsmängder i respektive skånsk TEN-T-Hamn. Tusentals ton per helår.¹²¹

Hamn	Nuläge 2016	Justerad prognos 2040 (Ramböll/Tetraplan)	Årlig procentuell ökning
Helsingborg	7 913	12 831	2,59
Malmö	7 757	10 306	1,37
Trelleborg	10 956	20 317	3,56
Ystad	3 443	8 043	5,57
Totalt	30 069	51 497	

En uppdatering av Ramböll/Tetraplans prognos har gjorts inom ramarna för den här studien. Denna med samma årliga ökningstakt (som ovan) men med utgång från nuläget 2019. Resultatet av beräkningarna framgår av tabellen nedan.

Tabell 21: Justerad prognos (med utgång från nuläget 2019). Tusentals ton per helår.¹²²

Hamn	Nuläge 2019 ¹²³	Basprognos 2040 ¹²⁴	Prognos 2040 (WSP)
Helsingborg	7 937	14 482	12 253
Malmö	7 812	17 339	10 058
Trelleborg	11 797	12 239	20 617
Ystad	3 180	5 852	6 898
Totalt	30 726	49 912	49 826

Resultatet av den uppdaterade prognosen visualiseras i figuren nedan, tillsammans med nuläget för 2019 samt Trafikverkets basprognos.

¹¹⁹ Tillgänglighet till Skånes hamnar, Ramböll/Tetraplan (2019)

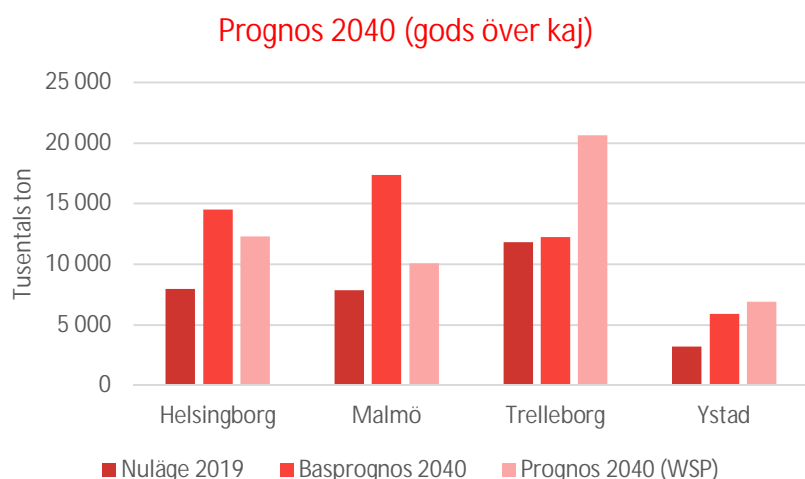
¹²⁰ [Basprognos för godstransporter 2040](#), Trafikverket (2020)

¹²¹ Tillgänglighet till Skånes hamnar, Ramböll/Tetraplan (2019)

¹²² Beräkningar av WSP baserat på Ramböll/Tetraplan (2019), med utgång från nuläge 2019.

¹²³ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

¹²⁴ Trafikverkets basprognos för 2040. Hämtat från Tillgänglighet till Skånes hamnar, Ramböll/Tetraplan (2019)

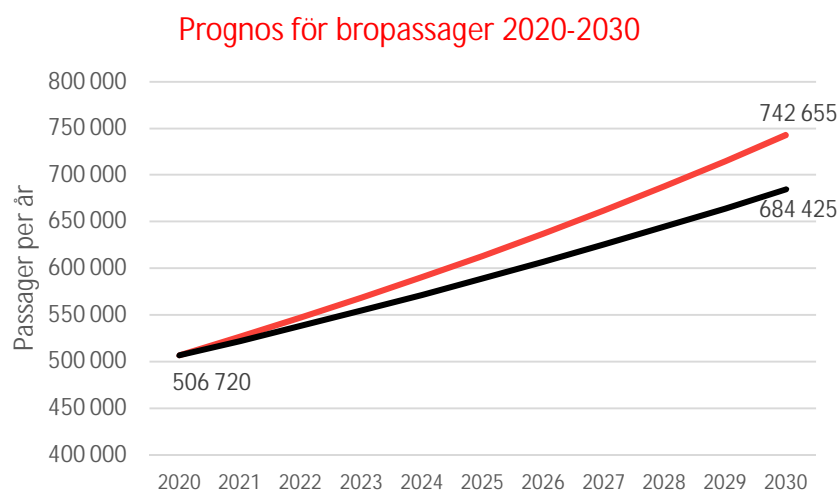


Figur 12: Jämförelse mellan nuläge 2019, Basprognos 2040 och justerad prognos 2040, per hamn¹²⁵

6.8.2 Bropassager

År 2016 tog Øresundsbro-konsortiet fram en prognos över framtida passager över Øresundsbron¹²⁶, baserad på en beräkning av WSP¹²⁷. En uppdatering av prognosen har tagits fram inom ramen för denna studie. Prognosen baseras på WSPs underlag, då beräkningsstegen i Øresundsbro-konsortiet egen kalkyl ej finns redovisade.

I figuren nedan visas prognosen för lastbilstransporter över Øresundsbron. I den uppdaterade prognosen har det faktiska nuläget för lastbilspassager 2020 använts, och en framskrivning har sedan gjorts utifrån detta. Ett högt och ett lågt scenario har beräknats.



Figur 13: Prognostiserad utveckling (2021–2030) för passager över Øresundsbron¹²⁸

Enligt tidigare saknas statistik avseende godstågspassager på Øresundsbro-konsortiets hemsida, vilket föranleder att en uppdaterad prognos motsvarande ovan redovisade för lastbilar inte kan

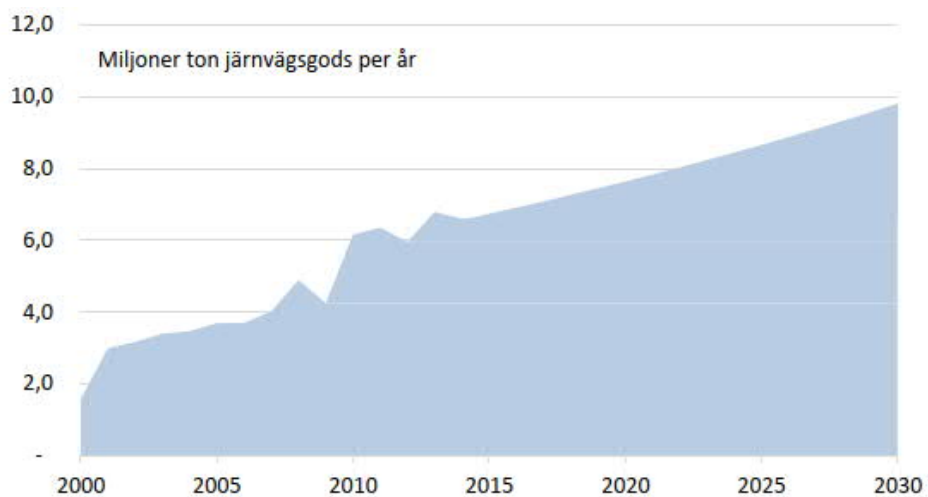
¹²⁵ [Hamnstatistik 2019](#) (Transportföretagen 2020), Tillgänglighet till Skånes hamnar (Ramböll/Tetraplan, 2019) samt beräkningar av WSP

¹²⁶ [Trafikprognos 2015 – förväntningar gällande trafikutvecklingen på Øresundsbron](#), Øresundsbron (2016)

¹²⁷ Trafikframskrivning för Øresundsbron, WSP (2015)

¹²⁸ Uppdaterad prognos/beräkning av WSP, baserad på Trafikframskrivning för Øresundsbron, WSP (2015)

görs för godstågstrafiken. Därför visas Øresundsbro-konsortiets egen prognos från 2016 i figuren nedan. 2030 förväntas de transporterade mängderna uppgå till 9,9 miljoner ton.¹²⁹



Figur 14: Prognostiserad utveckling för godstågspassager över Öresundsbron 2000 till 2030. Miljoner ton järnvägsgods per år.¹³⁰

¹²⁹ [Trafikprognos 2015 – förväntningar gällande trafikutvecklingen på Öresundsbron](#), Øresundsbron (2016)

¹³⁰ [Trafikprognos 2015 – förväntningar gällande trafikutvecklingen på Öresundsbron](#), Øresundsbron (2016)

7 HAMNARNAS BETYDELSE

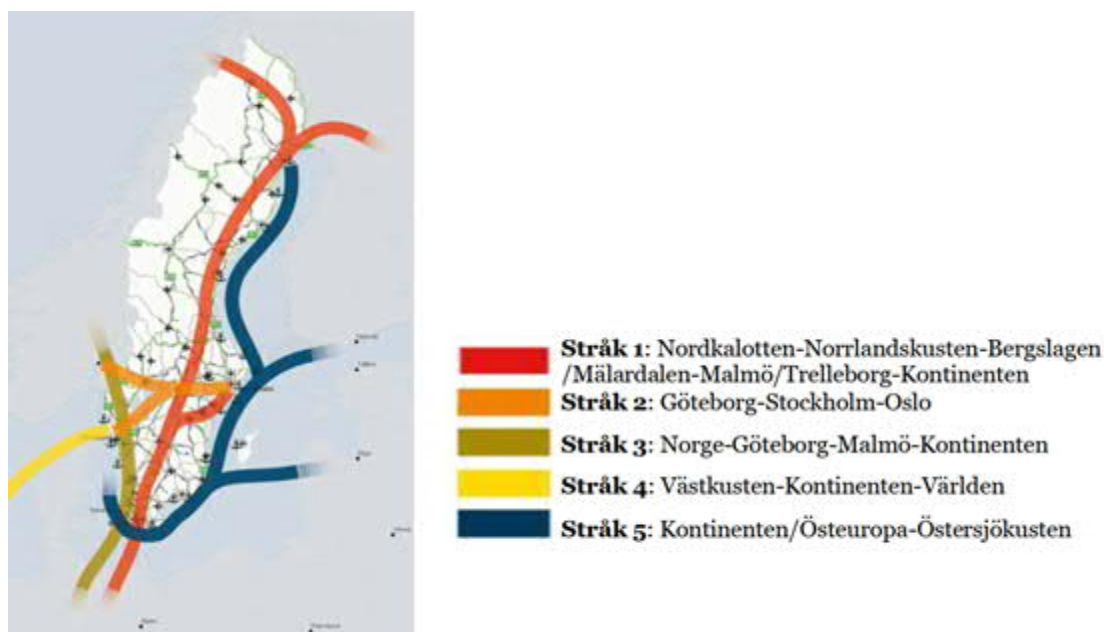
7.1 REGIONAL BETYDELSE

Mycket av det gods som passerar Skånes hamnar har start- eller målpunkt i regionen – nästan hälften av trafikvolymen för Helsingborgs Hamn och en tredjedel för Trelleborgs Hamn. Dock fyller dessa hamnar främst en funktion för ett större omland än den egna regionen. Helsingborg och Malmö utmärker sig i Skåne som hamnar där stora andelar av godset (31 respektive ca 15 procent) har start- och målpunkt i den egna kommunen. Det kan förklaras av att ett stort antal industrier och logistikverksamheter finns etablerade i kommunerna. I Trelleborg är motsvarande siffra endast 2 procent, vilket visar på Trelleborgs funktion som transithamn för RoRo-/RoPax-trafik i internationella relationer. Ystad Hamn har likt Trelleborg en viktig funktion avseende RoRo-/RoPax-trafik, där hamnen hanterar omkring 8 procent av trailers i svenska hamnar. 5 procent av lastbilarna som passerar hamnen i Ystad har den egna kommunen som start- eller målpunkt.¹³¹

Hamnarna fyller såklart även en viktig funktion avseende sysselsättning och regionalekonomi. Dessa aspekter behandlas i Kapitel 11.

7.2 NATIONELL BETYDELSE

Skånes hamnar har en viktig nationell funktion då de utgör en viktig del i det totala godstransportsystemet i Sverige. Detta framgår av figuren nedan, där huvudstråken för godstransporter i Sverige illustreras.



Figur 15: Huvudstråk för godstransporter i Sverige¹³²

Av figuren framgår att de skånska hamnarna innehar en viktig roll i sammanhanget. Stora mängder högfärdigt gods fraktas i stråk som sträcker sig från Skåne upp till Göteborg/Oslo samt Stockholm/Mälardalen. Vidare visar figuren att de i huvudsak landbaserade stråken rör sig över

¹³¹ [Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten](#), Trafikverket (2018)

¹³² [Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten](#), Trafikverket (2018)

havet i den sydligaste delen, vilket visar på den viktiga funktion Skånes hamnar har för det intermodala godstransportsystemet i Sverige.

Sammantaget utgör de skånska hamnarna en viktig funktion i det intermodala transportsystemet i Sverige samt för Sveriges ekonomi och företag. Framst gäller detta enhetsberett gods som fraktas i containers och lastbilstrailers samt personbilstransporter. Men även om dessa är huvudsegmenten så har hamnarna i regionen även en viktig betydelse för andra segment inom sjöfarten. Även om volymerna av andra segment, så som flytande bulk, är förhållandevis låga så utgör de fortfarande en viktig funktion för en enskild kommun eller ett enskilt industriföretag.

7.3 INTERNATIONELL BETYDELSE

Skånes hamnar har en stor betydelse i en internationell kontext, och många svenska företag är beroende av import och export varpå hamnarna utgör en viktig förutsättning. Utrikeshandeln är starkt koncentrerad till Europa och våra nordiska grannländer. Vidare har Sverige ett stort handelsutbyte med Tyskland, Storbritannien och Nederländerna.

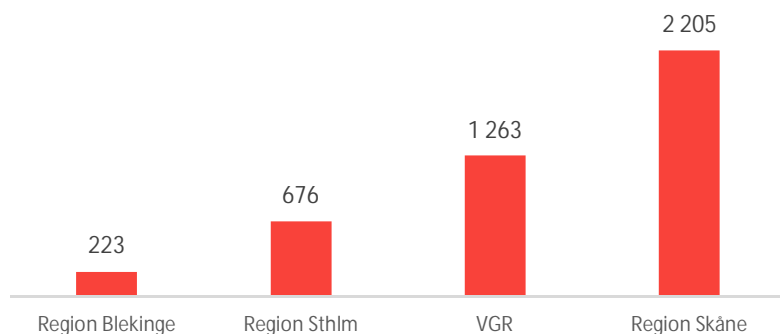
Import- och exportflödena via skånska hamnar är av stor betydelse för svensk handel och de fyller således en viktig funktion i den svenska ekonomin. Detta belyses av att en stor del av godset som transporteras till eller från Sverige hanteras i någon av Skånes hamnar – totalt 22 procent avseende godsmängd (ton) och 28 procent avseende varuvärde.¹³³ Hamnarna utgör vidare en viktig funktion i det intermodala godstransportsystemet, bland annat i form av kombiterminalerna i Helsingborg och Malmö.

Skånes hamnar står till stor del för import och export inom enhetsberett gods, t.ex. gods på standardiserade EU-pallar som vidare lastas i en container eller på lastbilstrailers. Helsingborg som Sveriges andra största containerhamn med 14 procent av landets totala containervolymer har därmed en viktig roll. Likaså har alla de Skånska TEN-T-hamnarna en viktig funktion avseende lastbilstransporter till och från Sverige. 2016 stod Trelleborg för 24 procent av det totala antalet hanterade trailers i svenska hamnar. Motsvarande siffra för Helsingborg var 14 procent och för Ystad samt Malmö var siffran ca 8 procent för respektive hamn.¹³⁴ Sammantaget kan Skåne avseende enhetsberett gods ses som "inkörsporten till Sverige". Detta illustreras i figuren nedan, där en jämförelse görs avseende hanterade enheter i hamnarna fördelat per region. Region Skåne är i särklass störst, med 2,2 miljoner hanterade enheter under helåret 2019.

¹³³ Beräkningar av WSP, inom ramen för denna studie, baserat på [Hamnstatistik 2019](#) (Transportföretagen, 2020) och [Varuflödesundersökningen 2016](#) (Trafikanalys, 2017).

¹³⁴ [Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten](#), Trafikverket (2018)

Hanterade enheter 2019 (tusental)



Figur 16: De fyra största regionerna avseende antal hanterade enheter i hamnarna 2019¹³⁵

Helsingborgs Hamn är viktig för segmentet container. Hamnen är den andra största containerhamnen i Sverige sett till antal TEU, där man 2019 hanterade drygt en sjättedel av den totala mängden hanterade TEU i Sverige.¹³⁶ Vidare utgör hamnen en del av förbindelsen mot Helsingör i Danmark där också mycket gods på lastbil går.

Malmö Hamn är den största hamnen för fordonsimport i Sverige, där man importerar ett 20-tal olika bilmärken som förser den nordiska marknaden samt Baltikum med import av nytillverkade fordon.¹³⁷ Drygt 40 procent av de fordon som importeras till Sverige med sjöfart går via Malmö Hamn. Motsvarande andel avseende export är 20 procent.¹³⁸

Trelleborgs Hamn och Ystad Hamn är viktiga för segmentet RoRo/RoPax. Dessa utgör en viktig länk mot det kontinentala Europa med ett antal färjerederier som trafikerar hamnar i Tyskland, Polen och Baltikum. Trelleborg är störst i Sverige för detta segment, där det hanteras nästan en fjärdedel av den totala mängden hanterade RoRo-/RoPax-enheter i landet (motsvarande lastbilssläp). Även Helsingborg och Malmö är viktiga hamnar för segmentet RoRo/RoPax.¹³⁹

Dynamiken som blir för segmentet RoRo/RoPax i Skåne är viktig att analysera i ljuset av lokalisering, volymer och marknader. Ystad Hamn har i denna aspekt exempelvis betydligt lägre volymer än övriga hamnar, men hamnen har å andra sidan en mycket bättre lokalisering i relation till växande marknader i östra Europa.

Avseende godstransporter till Bornholm så går dessa, enligt tidigare, framförallt från Køge i Danmark. Dock har en ökning av godstransporter i relationen Ystad – Bornholm nyligen noterats, och det är viktigt att påpeka att Ystad Hamn här fyller en viktig funktion.

¹³⁵ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

¹³⁶ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

¹³⁷ [CMP Service – Cars](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

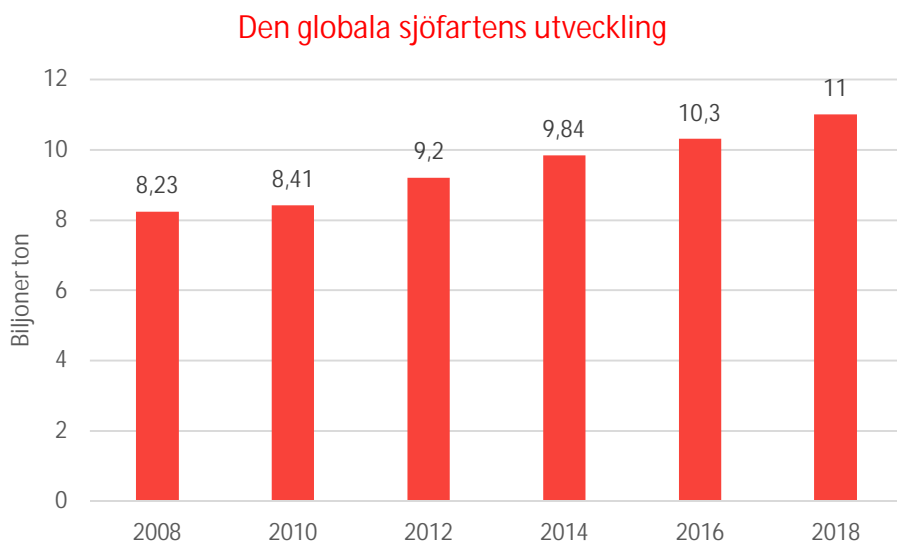
¹³⁸ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

¹³⁹ [Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

7.4 HAMNARNAS FRAMTIDA BETYDELSE

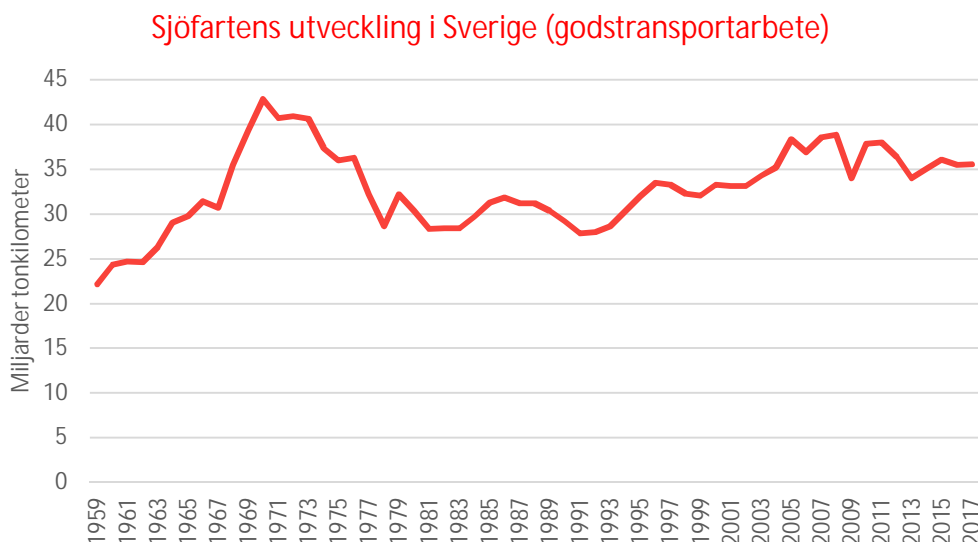
7.4.1 Trend och prognos

Den globala sjöfarten har historiskt kontinuerligt ökat, vilket påvisas i figuren nedan som visar utvecklingen sedan 2008.



Figur 17: Den globala sjöfartens utveckling¹⁴⁰

Studeras den svenska sjöfartens utveckling sedan 1950-talet framgår stora variationer, med en toppnotering (avseende godstransportarbete) 1970 för att därefter minska i omfattning. Sedan början av 1990-talet kan dock en någorlunda stabil positiv utveckling skönjas.



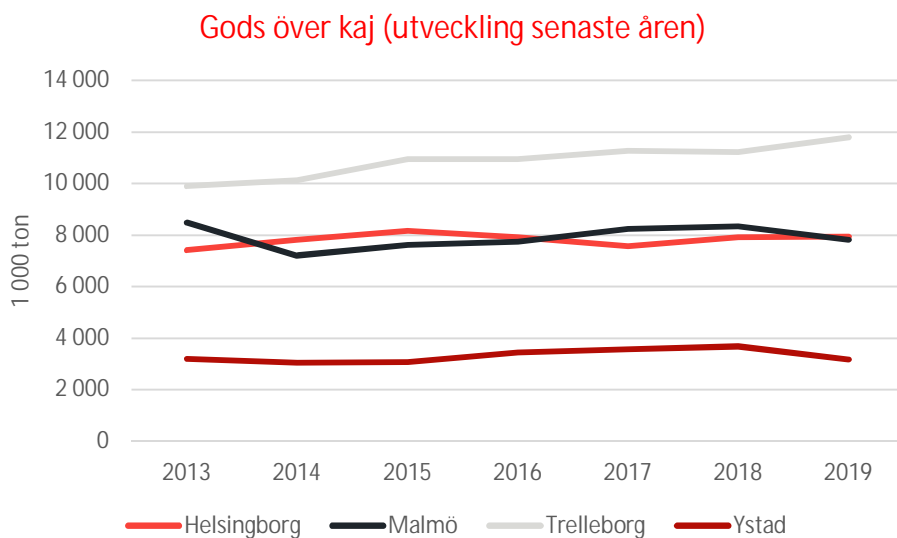
Figur 18: Sjöfartens utveckling i Sverige¹⁴¹

Studeras man de skånska hamnarna specifikt kan en positiv utveckling skönjas framförallt för Trelleborgs Hamn, som har ökat i volymer avseende både gods över kaj och hanterade enheter. En positiv utveckling avseende enheter syns även för Helsingborg och Ystad, om än något sjunkande volymer senaste året. Gällande Malmö Hamn kan konstateras att variationer har förekommit

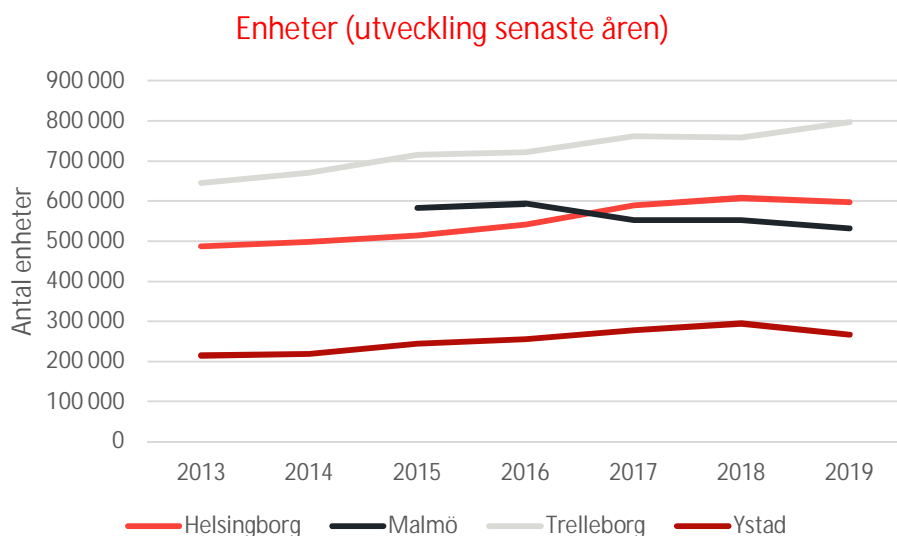
¹⁴⁰ [Transport volume of seaborne trade from 2008 to 2018](#), Statista Research Department (2020)

¹⁴¹ [Transportarbete](#), Trafikanalys (2020)

avseende hanterade ton, men att utvecklingen ändå har legat relativt stabilt. Avseende hanterade enheter gick volymerna upp något 2015–2016 för att sedan sjunka sedan dess. Statistik för hanterade enheter för Malmö Hamn 2013 och 2014 finns i Hamnstatistiken men redovisas inte i figuren nedan. Detta då de ligger i storleksordningen 230 000 enheter, vilket alltså hade inneburit ett stort hopp upp till de drygt 600 000 hanterade enheterna 2015. Detta känns inte som en representativ återspeglning av verkligheten. En förklaring har inte kunnat hittas, men eventuellt handlar det om hur statistiken redovisas.



Figur 19: De senaste årens utveckling i de skånska TEN-T-hamnarna – gods över kaj (1 000 ton)¹⁴²

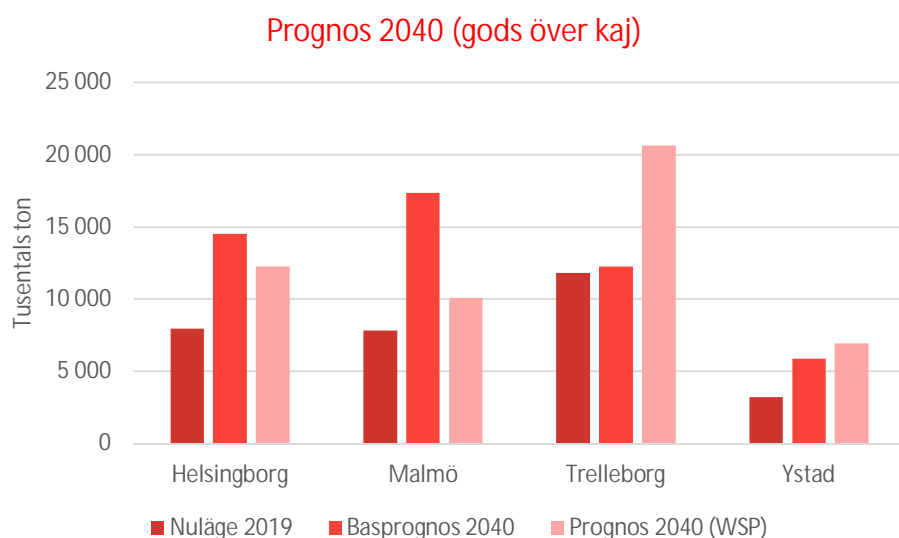


Figur 20: De senaste årens utveckling i de skånska TEN-T-hamnarna – enheter¹⁴³

Sjöfarten har alltså generellt sett haft en positiv utveckling och det finns väl ingen direkt anledning att tro att denna trend kommer att brytas, varför förutsättningarna för de skånska TEN-T-hamnarna – ur detta perspektiv – bör ses som gynnsamma. En förväntad positiv utveckling framgår även av prognoserna, vilka har redovisats tidigare men som upprepas i figuren nedan.

¹⁴² [Hamnstatistik 2013–2019](#), Transportföretagen (2020)

¹⁴³ [Hamnstatistik 2013–2019](#), Transportföretagen (2020)



Figur 21: Jämförelse mellan nuläge 2019, Basprognos 2040 och justerad prognos 2040, per hamn¹⁴⁴

7.4.2 Konkurrens från andra trafikslag

Konkurrens från andra trafikslag är och kommer framledes att vara ett hot mot sjöfarten och således hamnverksamheten. Här avses framförallt vägtransporter, som åtminstone med nuvarande förutsättningar är förhållandevis billiga. Situationen kan komma att försvåras ytterligare i och med Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande, vilken kommer att göra förutsättningarna för vägtransporter i relation till kontinenten än mer gynnsamma. Ytterligare en osäkerhetsfaktor är elektrifiering och automatisering av (väg-) fordonsflottan, vilket har potential att resultera i att vägtransporter ses som ett mer miljövänligt alternativ än vad det anses vara idag. Men oavsett utveckling på vägtransportsidan kvarstår trängselproblematiken samt de partikelutsläpp som lastbilarnas däck genererar. Vidare kan konstateras att godstransporterna kontinuerligt ökar, och att Öresundsbron framledes rimligtvis inte kan hantera all denna trafik. Detta talar för att de skånska hamnarna behövs och att de kommer att fylla en viktig funktion även i framtiden, inte minst ur ett redundansperspektiv. Vidare ska den nationella godstransportstrategin, och de ambitioner om att överföra godsvolymer från väg- till järnvägstransporter/sjöfart som uttrycks i denna, inte underskattas.

7.4.3 Handelsutbyte med Östeuropa

Handelsutbytet med Östeuropa har ökat kraftigt de senaste åren, och trenden ser ut att hålla i sig. Detta kan exempelvis observeras avseende handeln mellan Sverige och Polen. Den polska marknaden blir allt viktigare för svenska företag, vilket tydliggörs av att den svenska exporten till Polen har fördubblats under de senaste nio åren och att den fortsätter att växa.¹⁴⁵ De skånska hamnarna – och då framförallt Ystad Hamn – fyller enligt tidigare en viktig funktion för transportutbytet med Östeuropa. De senaste årens utveckling pekar på att deras roll kommer att vara viktig även i framtiden.

¹⁴⁴ [Hamnstatistik 2019](#) (Transportföretagen 2020), Tillgänglighet till Skånes hamnar (Ramböll/Tetraplan, 2019) samt beräkningar av WSP

¹⁴⁵ [Polen](#), Business Sweden (2019)

7.4.4 Sammanfattning

Ovanstående talar för en optimism avseende de skånska TEN-T-hamnarnas utveckling och framtida roll. Det finns dock såklart en mängd osäkerhetsfaktorer, inte minst i form av förändrade förutsättningar/transportvägar och konkurrens från andra trafikslag. Vidare råder osäkerheter avseende hur respektive enskild hamn kommer att utvecklas, och hur roller och godsvolymer kan komma att utbytas dem emellan. Sammantaget talar dock de senaste årens utveckling samt allmänhetens och myndigheternas ambitioner om mer miljövänliga transporter för att de skånska hamnarna kommer att ha en positiv utveckling samt fylla en viktig funktion även i framtiden.

8 KLIMAT- OCH MILJÖEFFEKTER

Detta kapitel innefattar en analys avseende relevanta klimat- och miljöaspekter kring sjöfarten. Innehållet ska kunna användas som ett underlag för argumentation kring infrastrukturinvesteringar som stödjer hamnarnas verksamheter.

Ur en transporteffektivitetssynpunkt är sjöfart ett effektivt trafikslag. Dels ur ett klimatperspektiv men också ur ett kostnadsperspektiv. Detta påvisas i tabellen nedan, där koldioxidutsläppsnivåer för olika trafikslag jämförs. Som synes är tåg det mest effektiva trafikslaget tätt följt av sjöfart. Därefter är det ett rejält gap upp till lastbilstransporter och ytterligare ett signifikant gap upp till flygtransporter.¹⁴⁶

Tabell 22: Klimatutsläpp från godstransporter per trafikslag över ett år i Sverige¹⁴⁷

Trafikslag	Utsläpp (Ton CO ₂ -ekvivalenter)	Ton CO ₂ -ekvivalenter per miljoner tonkilometer
Lastbil	3 332 900	62,7
Tåg	9 996	0,5
Sjöfart	46 396	1,3
Flyg	41 468	7 255

Initialt är det dock viktigt att ha med sig att de totala utsläppen från sjöfartssektorn är stora, mycket på grund av att tjockolja används som fartygsbränsle i stora delar av världen vilket bidrar till många olika föroreningar utöver koldioxidutsläpp.¹⁴⁸ Dock har regleringar för sjöfarten ökat på senare år. Till exempel har IMO¹⁴⁹ i området Östersjön och Nordsjön ställt krav på en andel av svavel som fartygsbränslet får innehålla, genom ett så kallat ECA-område (Emission Control Area). Här har det fokuserats specifikt på att kontrollera utsläpp från svavelföroreningar och partiklar, där fartygsbränslen inte får innehålla mer än 0,1 procent av respektive förorening, en förordning som trädde i kraft 2015-01-01. För Östersjön gäller detta för svavelföroreningar.¹⁵⁰

Inom EU står sjöfarten för 3 procent av de totala utsläppen av växthusgaser medan vägtransporter står för hela 19 procent.¹⁵¹ Mot bakgrund av detta finns det därmed stora vinster att göra genom överflyttning av godsvolymer från väg- till järnvägstransporter och sjöfart. Vid en överflyttning krävs såklart också mer kapacitet på sjösidan, men den marginalökning som skapas genom överflyttning blir lägre då godset konsolideras. Utslaget per transporterat ton blir utsläppen mindre och kostnaden lägre eftersom skalfördelar erhålles i och med samlastning.

Vid bedömning om huruvida en överflyttning kan förväntas täcka eventuella investeringar som görs i syfte att främja sjöfart som trafikslag måste hänsyn tas till en relativt komplex dynamik med många olika faktorer som samspelar. Dessa kan exempelvis inkludera aspekter så som elektrifiering av (väg-) fordonsflotta, elektrifiering och effektivisering av sjöfart, kommande regleringar på utsläpp

¹⁴⁶ [Skatter, avgifter och subventioners påverkan på måluppfyllelse för godstransporter](#), WSP (2018)

¹⁴⁷ [Skatter, avgifter och subventioners påverkan på måluppfyllelse för godstransporter](#), WSP (2018)

¹⁴⁸ [New International Maritime Organization heavy fuel oil regulations could have knock on effects on remote mines](#), International Mining (2020)

¹⁴⁹ International Maritime Organization

¹⁵⁰ [Sulphur oxides \(SOx\) and Particulate Matter \(PM\) – Regulation 14](#), International Maritime Organization (2020)

¹⁵¹ [Utsläpp från flygplan och fartyg: fakta och siffror \(grafik\)](#), Europaparlamentet (2019)

för olika trafikslag, etc. För att undvika felinvesteringar är det viktigt att grundliga analyser avseende dessa faktorer görs. Som exempel kan transporter från Benelux till Sverige som idag körs på väg betraktas. Om stora volymer kan säkerställas skulle dessa volymer kunna gå på sjösidan till Helsingborgs Hamn, givet rätt ekonomiska förutsättningar. Samtidigt skulle en snabb effektivisering av lastbilsflottan kunna innebära att det lönar sig att satsa stort på utbyggnad av RoRo-/RoPax-sjöfarten i södra Skåne.

I ett mer kortsiktigt perspektiv finns det åtgärder som redan idag kan hjälpa till att minska sjöfartens negativa miljö- och klimatpåverkan, och som på så sätt kan nyttjas för att stimulera en utveckling i den riktning som önskas. Som exempel kan Trelleborgs Hamns arbete med att anlägga solceller och vindkraftverk i hamnen nämnas. Målet här är att 50 procent av hamnens elförsörjning på sikt ska komma härifrån.¹⁵² Det är dock viktigt att ha i åtanke att det även gällande sådana insatser (åtgärder på kortare sikt) är många faktorer som samspelar i en dynamisk kontext.

I den [nationella godstransportstrategin](#) framgår tydligt att överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart ska främjas. Mot bakgrunden beskriven ovan och givet en linjär utveckling av befintliga tekniker inom godstransportsektorn kommer detta, om det realiseras, troligtvis ge många positiva effekter på miljön. När det gäller överflyttning är det dock av vikt att man gör dynamiska analyser av vilka effekter som förväntas givet olika utfall av utvecklingen framåt. Vilka åtgärder/tekniker som utvecklas och hur dessa påverkar beror mycket på utveckling av ekonomi, teknik och marknad. Givet dagens fartygsbränslen och teknik kan effekterna se olika ut gentemot en snabb utveckling av nya bränsletekniker för sjöfart eller hög elektrifieringsgrad av fordonsflottan på land. Andra viktiga parametrar är graden av utveckling och byggnation av infrastruktur, där en överflyttning till järnväg kräver att infrastrukturen är anpassad för detta till högre grad än vad dagens infrastruktur är. Gällande infrastruktur är också kvaliteten och dess förmågor viktiga i förhållande till den gräns som ofta framhålls som den nivå där olika trafikslag kan börja konkurrera, vilket är 300 km.¹⁵³

Slutligen är de ekonomiska aspekterna av stor vikt för huruvida en överflyttning, av gods från ett trafikslag till ett annat på en specifik sträcka, kan realiseras eller ej. Alla ovanstående faktorer samspelar dynamiskt och man behöver ta ett objektiva helhetsbegrepp med en övergripande faktoranalys i kombination med förväntad utveckling av ekonomi, demografi och logistiska tyngdpunkter för att styra investeringar rätt.

¹⁵² [Utveckling av hamnen](#), Trelleborgs Hamn (2019)

¹⁵³ [Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi](#), Regeringskansliet (2018)

9 ÅTGÄRDER OCH EFFEKTBEDÖMNING

En rad åtgärder för att förbättra förutsättningarna för Skånes hamnar har genererats, med utgång från identifierade brister. Åtgärderna, som mestadels avser infrastrukturella investeringar, syftar till att förbättra framkomligheten på väg- och järnvägssträckor samt i noder där kapaciteten idag är begränsad. En del av åtgärderna syftar vidare till att minska olycksrisken.

I kapitlet nedan redovisas identifierade brister och åtgärder samt WSPs bedömning avseende kostnadsnivå och tidsperspektiv för realisering samt potentiella effekter fördelat på lokal/regional och nationell nivå. Vidare en bedömning avseende prioritet, som är ett sätt att ställa åtgärderna i relation till varandra. Kapitlet avslutas med en sammanfattning avseende vilka åtgärder WSP anser inledningsvis bör prioriteras.

Respektive åtgärd kategoriseras enligt Trafikverkets Fyrstegsprincip¹⁵⁴;

1. Tänk om. Överväg åtgärder som kan påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt.
2. Optimera. Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
3. Bygg om. Begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt. Nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Avseende kostnadsnivåer så har dessa bedömts för respektive åtgärd enligt följande:

- Låg: < 50 Mkr
- Medel: 50–200 Mkr
- Hög: > 200 Mkr

Gällande tidsperspektiv så används tre olika span:

- Kort sikt: < 3 år
- Medellång sikt: 3–5 år
- Lång sikt: > 5 år

¹⁵⁴ [Fyrstegsprincipen](#), Trafikverket (2018)

9.1 VÄG

I tabellen nedan följer en sammanfattning av effektbedömningen avseende åtgärder kopplade till trafikslaget väg. Därefter följer mer detaljerade bedömningar/beskrivningar åtgärd för åtgärd.

Tabell 23: Åtgärder och effektbedömning väg – översikt

Id	Åtgärd	Stråk/område	Steg enligt Fyrstegsprincipen	Kostnadsnivå	Tidsperspektiv	Effektbedömning regionalt/lokalt	Effektbedömning nationellt	Prioritet
1	Kapacitetshöjande åtgärder E6 Helsingborg – ITS-skyttar	E6	2	Låg	Kort	Medel	Medel	Hög
2	Kapacitetshöjande åtgärder E6 Helsingborg – fler körfält	E6	3	Medel	Medel	Hög	Medel	Hög
3	Åtgärder för ökad kapacitet och trafiksäkerhet vid lokala trafikplatser i Helsingborg	Flertalet sträckor ¹⁵⁵	2/3	Medel	Medel	Medel	Låg	Medel
4	Uppställningsplats för lastbilar i BCT med anslutning till hamnen	Trelleborg	4	Medel	Medel	Hög	Medel	Medel
5	Ny ringled med hamninfart	Trelleborg	4	Hög	Medel	Hög	Låg	Medel
6	Utbyggnad till 4 filer E65 Ystad	E65/Ystad	3	Hög	Medel	Hög	Låg	Medel
7	Utbyggnad till 4 filer E65 Ystad – Börringe	E65	3	Hög	Medel	Hög	Medel	Hög
8	Utbyggnad till 2+1-väg Väg 13	Väg 13	3	Hög	Medel	Medel	Medel	Medel
9	Utbyggnad till 2+1-väg Väg 19	Väg 19	3	Hög	Medel	Medel	Låg	Låg
10	Trafiksäkerhetsåtgärder Väg 13 och 19	Väg 13/19	2	Låg	Kort	Medel	Låg	Hög

¹⁵⁵ Trafikplats Ättekulla, Väg 111/E4, Trafikplats södra E4/E6, Trafikplats Brohult väg 111/E4 samt korsningen Oljehamnsleden/Bredgatan

Tabell 24: Effektbedömning åtgärd 1

Åtgärd	1. Kapacitetshöjande åtgärder E6 Helsingborg – ITS-skyltar	
Beskrivning	Åtgärder för ökad kapacitet på E6 kring Helsingborg, exempelvis med hjälp av ITS-skyltar.	
Stråk/område	E6	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	2	
Kostnadsnivå	Låg	
Tidsperspektiv	Kort	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar kapacitet och framkomlighet något vid en centralpunkt för godstransporter i Skåne.
Effektbedömning nationellt	Medel	Måttlig effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och restid. Kan innebära ökat nyttjande av E4 och E6 och därmed orsaka trängsel/kapacitetsproblem längre norrut längs stråken.
Prioritet	Hög	Ger med förhållandevis små investeringsmedel och enkla tekniska insatser potentiellt förbättringar avseende kapacitet och framkomlighet. Åtgärden kan skjuta tidpunkt för nödvändiga om-/tillbyggnadsinsatser i väginfrastrukturen framåt i tidn.
Risker/aspekter		

Tabell 25: Effektbedömning åtgärd 2

Åtgärd	2. Kapacitetshöjande åtgärder E6 Helsingborg – fler körfält	
Beskrivning	Åtgärder för ökad kapacitet på E6 kring Helsingborg, exempelvis genom fler körfält.	
Stråk/område	E6	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Medel	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar kapacitet och framkomlighet något vid en centralpunkt för godstransporter i Skåne.
Effektbedömning nationellt	Medel	Måttlig effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och restid. Kan innebära ökat nyttjande av E4 och E6 och därmed orsaka trängsel/kapacitetsproblem längre norrut längs stråken.
Prioritet	Hög	Ger med måttliga investeringsmedel hög effekt lokal/regional nivå och medelhög på nationell nivå. Insats som ger bättre förutsättningar avseende vägtransporter för alla berörda hamnar samt från Öresundsbron.
Risker/aspekter		

Tabell 26: Effektbedömning åtgärd 3

Åtgärd	3. Åtgärder för ökad kapacitet och trafiksäkerhet vid lokala trafikplatser i Helsingborg	
Beskrivning	Åtgärder för ökad kapacitet och trafiksäkerhet vid lokala trafikplatser i Helsingborg stad.	
Stråk/område	Flertalet sträckor	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	2/3	
Kostnadsnivå	Medel	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Minskar olycks- och förseningsrisker och innebär förbättring avseende kapacitet och framkomlighet/körtid på aktuella vägavsnitt.
Effektbedömning nationellt	Låg	Har primärt effekt på lokal/regional nivå och relativt låg effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och körtid till/från destination/källa.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter	.	

Tabell 27: Effektbedömning åtgärd 4

Åtgärd	4. Uppställningsplats för lastbilar i BCT med anslutning till hamnen	
Beskrivning	Uppställningsplatser för lastbil i BCT med anslutning till hamnen för att säkerställa kapacitet.	
Stråk/område	Trelleborg	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Medel	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Koncentrerar fordonsuppställning till avsedd plats. Bufferterande och trafikflödesutjämnande funktion.
Effektbedömning nationellt	Medel	Åtgärden kan på marginalen attrahera viss ökad trafikvolym till Trelleborg, men har låg till måttlig betydelse för godstrafiken nationellt.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter		

Tabell 28: Effektbedömning åtgärd 5

Åtgärd	5. Ny ringled med hamninfart	
Beskrivning	Ny ringled med hamninfart.	
Stråk/område	Trelleborg	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar kapacitet och framkomlighet/körtid genom och runt Trelleborg'.
Effektbedömning nationellt	Låg	Låg till måttlig effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och körtid till nordligare destinationer, exempelvis Mälardalsområdet.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter		

Tabell 29: Effektbedömning åtgärd 6

Åtgärd	6. Utbyggnad till 4 filer E65 Ystad	
Beskrivning	Utbyggnad till 4 filer på E65 i/kring Ystad, för ökad kapacitet i vägsystemet.	
Stråk/område	E65/Ystad	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar kapacitet och framkomlighet på aktuellt vägvagnsnitt.
Effektbedömning nationellt	Låg	Låg effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och körtid till nordligare destinationer, exempelvis Mälardalsområdet.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter		

Tabell 30: Effektbedömning åtgärd 7

Åtgärd	7. Utbyggnad till 4 filer E65 Ystad – Börringe	
Beskrivning	Utbyggnad till 4-filig väg från Ystad Hamn till Börringe för kapacitetshöjning på E65 mot Malmö.	
Stråk/område	E65	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar kapacitet och framkomlighet på aktuellt vägvagnsnitt.
Effektbedömning nationellt	Medel	Måttlig effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och restid. Kan öka nyttjandet av E6 och därmed orsaka trängsel/kapacitetsproblem i Malmönoden samt längre norrut längs stråken.
Prioritet	Hög	Med tanke på ledtidsmässiga utmaningar avseende järnvägstransporter är vägtransporter troligtvis det rimligaste alternativet för godstransporter till/från Ystad Hamn. För att främja framkomlighet och kapacitet mot väsentliga vägstråk förordas utbyggnad till 4-filig motorväg från Ystad till Börringe.
Risker/aspekter		

Tabell 31: Effektbedömning åtgärd 8

Åtgärd	8. Utbyggnad till 2+1-väg Väg 13	
Beskrivning	Utbyggnad till 2+1-väg för Väg 13.	
Stråk/område	Väg 13	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar framkomlighet/körtid och kapacitet för godstransporter något på vägavsnittet.
Effektbedömning nationellt	Medel	Något förbättrad framkomlighet och kapacitet för godstransporter på vägavsnittet vilket kan innebära en avlastning av E65/E6 upp mot Helsingborg, då Väg 13 bättre kan leda trafik mot E4.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter		

Tabell 32: Effektbedömning åtgärd 9

Åtgärd	9. Utbyggnad till 2+1-väg Väg 19	
Beskrivning	Utbyggnad till 2+1-väg för Väg 19.	
Stråk/område	Väg 19	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar framkomlighet/körtid och kapacitet för godstransporter något på vägavsnittet.
Effektbedömning nationellt	Låg	Något förbättrad framkomlighet/körtid och kapacitet för den del av godstransporterna som har källa/destination nordöstra Skåne, Bleking och sydöstra Småland.
Prioritet	Låg	
Risker/aspekter		

Tabell 33: Effektbedömning åtgärd 10

Åtgärd	10. Trafiksäkerhetsåtgärder Väg 13 och 19	
Beskrivning	Trafiksäkerhetsåtgärder för Väg 13 och 19.	
Stråk/område	Väg 13/19	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	2	
Kostnadsnivå	Låg	
Tidsperspektiv	Kort	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Åtgärden har primärt betydelse för säkerhet och innebär marginell förbättring avseende kapacitet och framkomlighet/körtid på aktuella vägavsnitt.
Effektbedömning nationellt	Låg	Låg effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och körtid till/från destination/källa.
Prioritet	Hög	Vägstråken kan avlasta E65 och E6. Säkerhetsfrämjande åtgärder behövs för att rimliggöra denna avlastning.
Risker/aspekter		

9.2 JÄRNVÄG OCH SJÖFART

I tabellen nedan följer en sammanfattning av effektbedömningen avseende åtgärder kopplade till trafikslagen järnväg och sjöfart. Därefter följer mer detaljerade bedömningar/beskrivningar åtgärd för åtgärd.

Tabell 34: Åtgärder och effektbedömning järnväg och sjöfart – översikt

Id	Åtgärd	Stråk/område	Steg enligt Fyrstegsprincipen	Kostnadsnivå	Tidsperspektiv	Effektbedömning regionalt/lokalt	Effektbedömning nationellt	Prioritet
11	Nya dedikerade godsspår	Skåne	4	Hög	Lång	Hög	Medel	Medel
12	Mötesspår Skånebanan	Skånebanan	3	Hög	Medel	Medel	Medel	Medel
13	Partiella dubbelspår Skånebanan	Skånebanan	3	Hög	Lång	Hög	Hög	Hög
14	Planskildhet VKB/ Skånebanan	Västkustbanan/ Skånebanan	4	Hög	Lång	Hög	Medel	Medel
15	Ny rangerbangård	Skåne	4	Hög	Lång	Hög	Hög	Hög
16	Ny bro för genare anslutning till TRVs spår	Malmö	4	Hög	Lång	Medel	Låg	Låg
17	Direktanslutning Öresundsbron – Malmö Hamn	Malmö	4	Hög	Lång	Medel	Låg	Låg
18	Yttre godsspår Malmö	Malmö	4	Hög	Lång	Hög	Medel	Medel
19	Mötesspår Trelleborgsbanan	Trelleborgsbanan	3	Hög	Medel	Medel	Medel	Hög
20	Dubbelspår Trelleborgsbanan	Trelleborgsbanan	4	Hög	Lång	Hög	Hög	Medel
21	Mötesspår Ystadbanan	Ystadbanan	3	Hög	Medel	Medel	Låg	Låg
22	Dubbelspår Ystadbanan	Ystadbanan	4	Hög	Lång	Hög	Medel	Låg
23	Fördjupning av Flintrännen	Skåne	3	Hög	Medel	Medel	Låg	Låg

Tabell 35: Effektbedömning åtgärd 11

Åtgärd	11. Nya dedikerade godsspår	
Beskrivning	Nya specifika godsspår i järnvägsnätet. Möjliggör separering av person- och godstågstrafik.	
Stråk/område	Skåne	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar framkomlighet, körtider och kapacitet för godstransporter i järnvägsnätet i Skåne och avlastar existerande banor till gagn för persontrafiken.
Effektbedömning nationellt	Medel	Främjar i viss mån godstågstrafik på nationell nivå då unika godsspår i Skåne förbättrar framkomlighet och körtid något och därmed ökar godsets nationella räckvidd per tidsenhet en aning. Åtgärden kan stimulera ytterligare godstågstrafik vilket kan leda till ökat tryck i järnvägsnätet norrut i landet.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter	Risk för ineffektivitet i järnvägsnätet.	

Tabell 36: Effektbedömning åtgärd 12

Åtgärd	12. Mötesspår Skånebanan	
Beskrivning	Mötesspår på Skånebanan för höjd kapacitet och robusthet för både gods- och persontrafik.	
Stråk/område	Skånebanan	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar framkomlighet och kapacitet för godstransporter på banan något.
Effektbedömning nationellt	Medel	Främjar intermodal trafik då kör-/omsättningstid till flertalet mottagande kombiterminaler i Mälardalsområdet kan ske inom ett dygn.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter		

Tabell 37: Effektbedömning åtgärd 13

Åtgärd	13. Partiella dubbelspår Skånebanan	
Beskrivning	Partiella dubbelspår på Skånebanan för höjd kapacitet och robusthet för både gods- och persontrafik.	
Stråk/område	Skånebanan	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar tydligt framkomlighet och kapacitet för gods på banan.
Effektbedömning nationellt	Hög	Främjar intermodal trafik då kör-/omsättningstid till mottagande kombiterminaler i Mälardalsområdet förbättras och kan tryggt ske inom ett dygn.
Prioritet	Hög	Insatsen bedöms ge hög effekt lokalt, regionalt såväl som nationellt. Främjar förutsättningar för modalt skifte samt för tåglösningar från hamn och från kontinenten till viktiga målpunkter, bland annat i Mälardalsområdet.
Risker/aspekter		

Tabell 38: Effektbedömning åtgärd 14

Åtgärd	14. Planskildhet VKB/Skånebanan	
Beskrivning	Planskildhet Väst kustbanan/Skånebanan vid Ramlösa för ökad kapacitet.	
Stråk/område	Väst kustbanan/Skånebanan	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar tydligt framkomlighet och kapacitet för godstransporter på berörda banor.
Effektbedömning nationellt	Medel	Främjar intermodal trafik då kör-/omsättningstid till flertalet mottagande kombiterminaler i Mälardalsområdet kan ske inom ett dygn.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter	Hög komplexitet i och med trång sektor och kort sträcka från anslutningspunkt till bangård. Risk för höga kostnader för åtgärden.	

Tabell 39: Effektbedömning åtgärd 15

Åtgärd	15. Ny rangerbangård	
Beskrivning	Övergripande rangeringskapacitet i Skåne. Ersättning av Malmö godsbangård och rangerbangården i Helsingborg med en inlandsförlagd rangerbangård.	
Stråk/område	Skåne	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Frigör värdefull och attraktiv mark för bostadsbyggande och innebär rangerbangård närmare tyngdpunkten i dess upptagningsområde. Minskar godstrafiken något i västra Skåne då allt gods inte måste samlas in till och köras ut från bangårdarna i Malmö och Helsingborg.
Effektbedömning nationellt	Hög	Möjliggör nybyggnation av ändamålsenlig rangerbangård närmare tyngdpunkten i dess upptagningsområde. Främjar högre fyllnadsgrad i långa tågdragningar då vagnbeståndet koncentreras till en bangård istället för två.
Prioritet	Hög	Insatsen bedöms avlasta hårt ansträngda noder från del av godstrafiken, framförallt Malmö. Främjar ledtider och kostnader avseende vagnslasttrafik. Vidare lyfts väsentliga andelar av godstrafiken bort från persontrafikintensiva noder (så som Malmö, Helsingborg och Lund).
Risker/aspekter	Svårt att hitta lämplig lokaliseringsplats. Hög investeringskostnad och viss osäkerhet gällande värdet av frigjord mark i Malmö och Helsingborg. Dock, om frågan ej utreds framåt, finns risk för ineffektivitet i övergripande hantering av tåg och gods i Skåne.	

Tabell 40: Effektbedömning åtgärd 16

Åtgärd	16. Ny bro för genare anslutning till TRVs spår	
Beskrivning	Byggnation av bro väster om dagens industrispår för genare väg till Trafikverkets spår samt frigörande av mötesspår (i dagsläget industrispår).	
Stråk/område	Malmö	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar framkomlighet och kapacitet för tåg i/till/från hamnområdet, men har relativt låg betydelse för övrig trafik i kringliggande järnvägsnät. Rangerbehovet kvarstår på rangerbangården.
Effektbedömning nationellt	Låg	Relativt låg effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och körtid totalt sett i järnvägsnätet.
Prioritet	Låg	
Risker/aspekter	Risk för väldigt höga kostnader till följd av brolösning som krävs för att möta spann över vatten, i tillägg till den broöppningslösning som krävs för passerande fartyg.	

Tabell 41: Effektbedömning åtgärd 17

Åtgärd	17. Direktanslutning Öresundsbron – Malmö Hamn	
Beskrivning	Direktanslutning för godståg från Öresundsbron till Malmö Hamn utan att passera ranger- eller in- och utfartsgrupper.	
Stråk/område	Malmö	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar framkomlighet och kapacitet för tåg i Malmöområdet, men har primärt betydelse för tåg som ska till hamnen för lastning/lossning/växling. Rangerbehovet kvarstår på rangerbangården.
Effektbedömning nationellt	Låg	Relativt låg effekt på nationell nivå avseende framkomlighet och körtid totalt sett i järnvägsnätet.
Prioritet	Låg	
Risker/aspekter	Risk för väldigt höga kostnader i förhållande till bedömd nytta.	

Tabell 42: Effektbedömning åtgärd 18

Åtgärd	18. Yttre godsspår Malmö	
Beskrivning	Byggnation av yttre godstågspår för avlastning av persontrafiken i Malmö.	
Stråk/område	Malmö	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar tydligt framkomlighet och kapacitet för godstransporter i Malmöområdet.
Effektbedömning nationellt	Medel	Främjar i viss mån tågtrafik på nationell nivå då godstågspåret ökar godsets nationella räckvidd per tidsenhet något.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter	Risk för oerhört höga kostnader, med risk för att nyttorna inte väger upp kostnaden.	

Tabell 43: Effektbedömning åtgärd 19

Åtgärd	19. Mötesspår Trelleborgsbanan	
Beskrivning	Utbyggnad av mötesspår längs Trelleborgsbanan för ökad kapacitet.	
Stråk/område	Trelleborgsbanan	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar framkomlighet och kapacitet för godstransporter något på banan.
Effektbedömning nationellt	Medel	Främjar i viss mån för intermodal trafik, men effekten bedöms medelhög på grund av gränsande till för lång kör-/omsättningstid till mottagande kombiterminaler i Mälardalsområdet.
Prioritet	Hög	Viktigt för förutsättningarna att bedriva kombitrafik från Trelleborg, för att avlasta vägsystemet i Skåne och vidare norrut. Utbyggnad av mötesstationer kan vara en första etapp mot dubbelspår (som bedöms ha hög nationell effekt).
Risker/aspekter		

Tabell 44: Effektbedömning åtgärd 20

Åtgärd	20. Dubbelspår Trelleborgsbanan	
Beskrivning	Utbyggnad av dubbelspår längs Trelleborgsbanan för ökad kapacitet.	
Stråk/område	Trelleborgsbanan	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar tydligt framkomlighet och kapacitet för godstransporter på banan.
Effektbedömning nationellt	Hög	Främjar intermodal trafik då kör-/omsättningstid till mottagande kombiterminaler i Mälardalsområdet bedöms bli inom ramen för möjlig inom ett dygn.
Prioritet	Medel	
Risker/aspekter	Risk att godstrafiken nedprioriteras till förmån för ökad passagerartrafik.	

Tabell 45: Effektbedömning åtgärd 21

Åtgärd	21. Mötesspår Ystadbanan	
Beskrivning	Utbyggnad av mötesspår längs Ystadbanan.	
Stråk/område	Ystadbanan	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Förbättrar framkomlighet och kapacitet för godstransporter något på banan.
Effektbedömning nationellt	Låg	Kan främja trafik av konventionella järnvägsvagnar i viss mån, men för intermodal trafik bedöms effekten låg på grund av för lång kör-/omsättningstid till mottagande kombiterminaler i Mälardalsområdet.
Prioritet	Låg	
Risker/aspekter	Vissa beslut (t.ex. skattepåslag i Polen) gör att det inte blir lönsamt att köra järnvägstrafik på sträckan. Dock risk om inga beslut tas att det blir helt uteslutet att köra järnvägstrafik.	

Tabell 46: Effektbedömning åtgärd 22

Åtgärd	22. Dubbelspår Ystadbanan	
Beskrivning	Utbyggnad av dubbelspår längs Ystadbanan.	
Stråk/område	Ystadbanan	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	4	
Kostnadsnivå	Hög	
Tidsperspektiv	Lång	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Hög	Förbättrar framkomlighet och kapacitet för gods på banan.
Effektbedömning nationellt	Medel	Kan främja trafik av konventionella järnvägsvagnar, men för intermodal trafik bedöms effekten måttlig på grund av för lång kör-/omsättningstid till mottagande kombiterminaler i Mälardalsområdet.
Prioritet	Låg	
Risker/aspekter	Vissa beslut (t.ex. skattepåslag i Polen) gör att det inte blir lönsamt att köra järnvägstrafik på sträckan. Dock risk om inga beslut tas att det blir helt uteslutet att köra järnvägstrafik.	

Tabell 47: Effektbedömning åtgärd 23

Åtgärd	23. Fördjupning av Flintrännen	
Beskrivning	Fördjupning av Flintrännen så att fartyg inte behöver sänka farten över denna passage. Åtgärden skulle innebära förbättrad framkomlighet för större fartyg.	
Stråk/område	Skåne	
Steg enligt Fyrstegsprincipen	3	
Kostnadsnivå	Medel	
Tidsperspektiv	Medel	
Effektbedömning regionalt/lokalt	Medel	Åtgärden har betydelse för vissa anlop till Malmö och Helsingborg samt för gångtid för passerande fartyg.
Effektbedömning nationellt	Låg	Åtgärden har begränsad betydelse nationellt och i princip endast betydelse för sjötrafik söderifrån till Helsingborg och norrifrån till Malmö. Närkustsjöfart till/från Östersjön kan passera Flintrännen alternativt Kielkanalen. Djupgående fartyg till/från Oxelösund, Luleå och andra Östersjöhamnar får gå i Stora Bält då Kielkanalen är för grund och muddring för sådant djupgående är orimligt i Flintrännen.
Prioritet	Låg	
Risker/aspekter	Risk att sjöfart som trafikslag väljs bort till följd av att trafikslaget ej blir ekonomiskt lönsamt, t.ex. på grund av små volymer och små fartyg.	

9.3 PRIORITERADE ÅTGÄRDER

De åtgärder WSP anser bör prioriteras i närtid är alltså följande:

- Åtgärder för ökad kapacitet på E6 – ITS-skyltar
- Åtgärder för ökad kapacitet E6 – fler körfält
- Utbyggnad till 4-filig väg E65 Ystad – Börringe
- Trafiksäkerhetsåtgärder Väg 13 och 19
- Utbyggnad av partiella dubbelspår på Skånebanan
- Ny inlandsförlagd rangerbangård
- Utbyggnad av mötesspår på Trelleborgsbanan

Dessa är en uppsättning åtgärder som skulle ge stora effekter i Skåne som helhet, samtidigt som förslaget innebär en mån av realism. Förslaget grundar sig bland annat i en bedömning om att det inte är rimligt att kraftsamla på järnvägsinsatser till både Ystad och Trelleborg. Då körtider med godståg mellan Ystad och väsentliga målpunkter i exempelvis Mälardalsområdet är för långt för att rimligtvis kunna åstadkomma dygnsomlopp förordas järnvägs-/kombilösningar till/från Trelleborg. För att främja förbättrade förutsättningar för regionen som helhet förordas samtidigt väginnsatser kopplat till Ystad Hamn.

10 BOSTADSUTVECKLING

I detta kapitel beskrivs och bedöms planerad bostadsbebyggelse i hamnarna vilket ger underlag till beräkning av dess påverkan på bl.a. skattekraft och sysselsättning.

En bedömning har gjorts avseende antal bostäder som kan byggas i gamla hamnområden, där det är relevant. Schablonberäkningar har tagits fram utifrån normal täthet i nya bostadsområden samt genom en översiktlig bedömning av efterfrågan på bostäder för respektive hamnområde.

I kapitlet beskrivs utvecklingen i Malmö, Helsingborg, Ystad och Trelleborgs hamnar. I Malmö beskrivs utvecklingen av Nyhamnen som är en aktiv hamn (till skillnad från Västra hamnen som idag är ett renodlat bostadsområde).

10.1 PLANERAD UTVECKLING

10.1.1 Nyhamnen, Malmö

Malmö har sedan sekelskiftet arbetat med att succesivt bygga bostäder i de gamla hamnområdena. I denna rapport beskrivs endast projekt som ligger inom eller i direkt anslutning till aktiva hamnanläggningar. Den pågående utvecklingen i Västra Hamnen beskrivs inte här.

Nyhamnens nya struktur ska i huvudsak bestå av två delar med delvis olika karaktär. Området i väster omkring hamnbassängen och närmast centralstationen ska få en tät urban innerstadskaraktär med inslag av höga hus. I de östra delarna ska förutsättningar ges för en grönare och mer intim stadskaraktär där arbetsplatser, bostäder och samhällsservice ska samsas.



Figur 22: Visionsbild över Nyhamnen¹⁵⁶

Inom ÖP-området har staden påbörjat en detaljplan vid Smörkajen. Planbesked har beviljats för en utveckling med ca 500 bostäder och ca 25 000 kvm BTA kontors- och centrumverksamhet. Översiktsplanen redovisar även möjligheten till ytterligare utveckling av hamnområdet norr och öster om centralstationen. Det utpekade området är något större än Västra hamnen.

¹⁵⁶ [Översiktsplan för Nyhamnen](#), Malmö stad (2019)

Citat från ÖP:

”De senaste decennierna har flera centralt placerade verksamhetsområden i Malmö omvandlats till yteffektiv och blandad stadsbebyggelse. Krav på mer effektiv markanvändning kommer på sikt även att gälla fler av stadens hamnområden. Nyhamnens omvandling i den närmaste framtiden behöver sättas i ett sammanhang som sträcker sig bortom översiktsplanens tidshorisont.”

FAKTA				
Markyta, totalt	ca 93 ha*	Nya bostäder	700 000 - 900 000 m ² BTA	7 000 - 9 000 st
Bebyggd yta (nuvarande)	ca 20 ha	Nya arbetsplatser	300 000 - 400 000 m ² BTA	12 000 - 16 000 st
Befintliga bostäder	ca 50 st	Totalt antal arbetsplatser		15 000 - 21 000 st
Nya utfyllnader	ca 6,5 ha	Grundskolor	3 st	ca 2 000 platser
Nya parker	ca 8,3 ha	Förskolor	7-8 st	ca 1 000 platser

* exklusive bangården, inklusive nya utfyllnader

Figur 23: Uppgifter om omfattningen i Översiktsplan (ÖP) för Nyhamnen¹⁵⁷

Området för översiktsplanen beräknas byggas ut under de kommande 30 åren (det vill säga fram till 2050). Prognosåret för beräkningarna är satt till 2040. Det kommer med andra ord inte i första hand vara den geografiska avgränsningen utan utbyggnadstakten som begränsar hur många bostäder som byggs i hamnen fram till 2040.



Figur 24: Översikt av framtida tänkt utbredning av stadskärnan från ÖP Nyhamnen. Denna redovisar utöver området för ÖP fyra framtida utvecklingsetapper.¹⁵⁸

Bedömning av täthet

Området planeras med relativt lite grönytor (motsvarande 9% av markytan eller 4,5 – 6 m² per boende). Om parkering löses under bebyggelsen eller om delar av den angivna byggrätten går åt till parkeringshus påverkar hur stor andel av den totala byggrätten som utgörs av bostäder. Detta är inte beslutat och utgör en osäkerhet i bedömningen.

Vid ett överslag med större andel grönyta (15 procent eller ca 10 kvm per boende) och ett antagande om att viss yta går åt till parkeringshus samt en exploateringsgrad om 2,5 inom kvartersmark ger det ca 7 000 bostäder. Vi gör med andra ord en något försiktigare bedömning jämfört med kommunen, men den ligger inom det spann som är angivet i ÖP.

¹⁵⁷ [Översiktsplan för Nyhamnen](#), Malmö stad (2019)

¹⁵⁸ [Översiktsplan för Nyhamnen](#), Malmö stad (2019)

Tabell 48: Beräknad mängd bostäder i Nyhamnen

	Enl. kommunala underlag	Enl. WSP bedömning efterfrågan	Enl. WSP bedömning täthet
Bostäder t.o.m. 2040	4 200 - 5 400	4 600 - 7 700	
Tot. antal bostäder	8 000 - 9 000		7 000

10.1.2 Helsingborgs Hamn

Det finns en fördjupad översiktsplan (FÖP) för hamnområdet i Helsingborg antagen 2011. Till den finns en tematisk utredning kring bostadsbebyggelsen inom H+ området från 2012. Utvecklingen av de fyra områdena Husarområdet, Gåsebäck och Universitetsområdet och Oceanhamnen/Knutpunkten planeras pågå fram till 2035. Inom FÖP-området finns dessutom området Miatorp och Planteringen med som planeras för viss bostadsutveckling. Tidplanen för de olika delområdena är kopplade till tidplanen för olika infrastrukturprojekt (Södertunneln och Hamnleden).

Från underlagsrapporten:

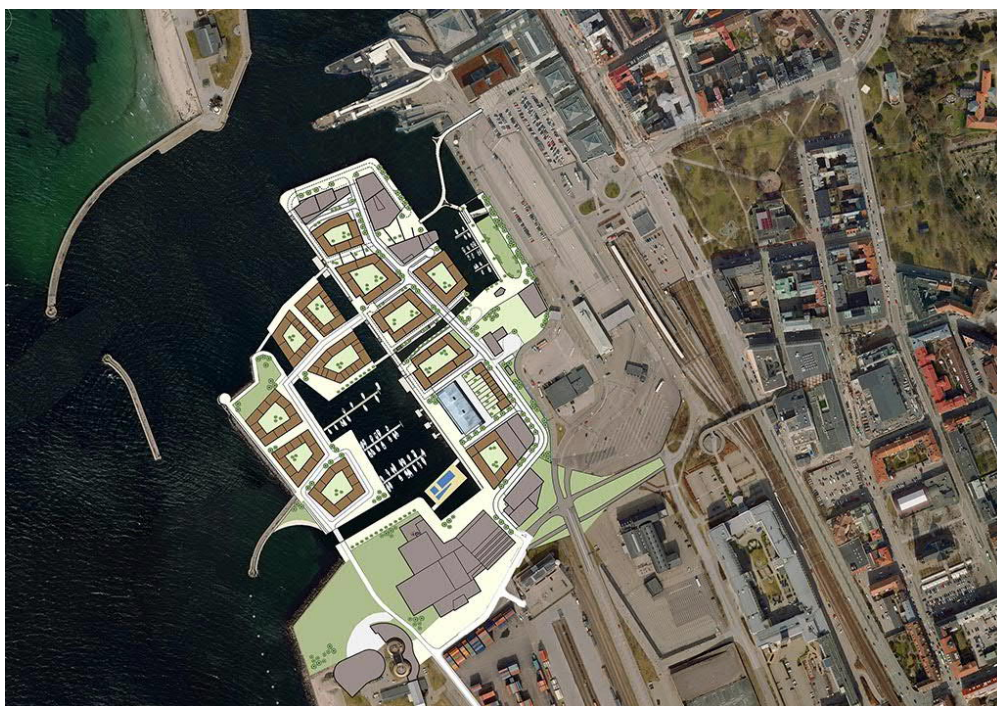
”De nya stadsdelarna gränsar till både Helsingborgs hamn och Helsingborg godsbangård vilket innebär att stadsutvecklingen behöver ske på ett sådant sätt att tung transportverksamhet kan fortsätta i samspel med stadsbebyggelsen. Delar av markomvandlingen förutsätter omfattande infrastrukturinvesteringar för hamnens fortsatta drift.”



Figur 25: Områdesindelning och uppgifter från FÖP¹⁵⁹

Den första etappen är Oceanhamnen som är under utbyggnad. I detta område planeras utöver bostäder ca 32 000 m² kontor. I FÖP planerades för ca 600 bostäder i Oceanhamnen. Gällande och pågående detaljplaner anger knappt 1 000 bostäder i denna del. Man kan anta att det antal bostäder som uppskattats för H+ området i FÖP är lägre än det som faktiskt kommer byggas. Man kan också anta att tidplanen kommer vara längre än till 2035, då FÖP antogs 2011 och de första husen byggs nu.

¹⁵⁹ H+, Helsingborg (2020)



Figur 26: Översikt över bostadsutveckling i Helsingborgs Hamn¹⁶⁰

Tabell 49: Antal bostäder för respektive område¹⁶¹

	FÖP ¹⁶²	Detaljplaner
Oceanhamnen	800	970
Knutpunkten	600	-
Universitetsområdet	2 000	-
Husarområdet	1 000	-
Gäsebäck	800	-
Summa	5 200	

Bedömning av täthet

Då de första detaljplanerna för Oceanhamnen får en högre täthet än vad som anges i FÖP kan man anta att även efterföljande etapper kommer få ett visst påslag i täthet jämfört med FÖP. I Oceanhamnen är det ca 20 procent högre täthet. Om man antar att den ökade tätheten gäller även för kommande etapper ger det ca 6 000 bostäder totalt. Projektet har då fortfarande en relativt låg exploateringsgrad på ca 2,1. Om man antar en täthet på ca 2,5 får man i stället 7 500 bostäder.

Utöver H+ området kommer närliggande Miatorp och Planteringen kompletteras med bostadsbebyggelse. (Ca 400 bostäder enligt FÖP.)

¹⁶⁰ [H+](#), Helsingborg (2020)

¹⁶¹ [H+](#), Helsingborg (2020)

¹⁶² I nuläget råder viss osäkerhet avseende omfattningen per område. Enligt Helsingborgs stad kan antalet bostäder i Oceanhamnen exempelvis komma att landa på 1 000, medan antalet bostäder i Universitetsområdet och Husarområdet sannolikt blir 800-900 respektive 500-700. Bedömningen är att detta inte påverkar resultatet i alltför stor omfattning, varför beräkningarna utgår från de antal som anges i tabellen.

Tabell 50: Bedömning av antalet bostäder, efterfrågan och täthet i H+

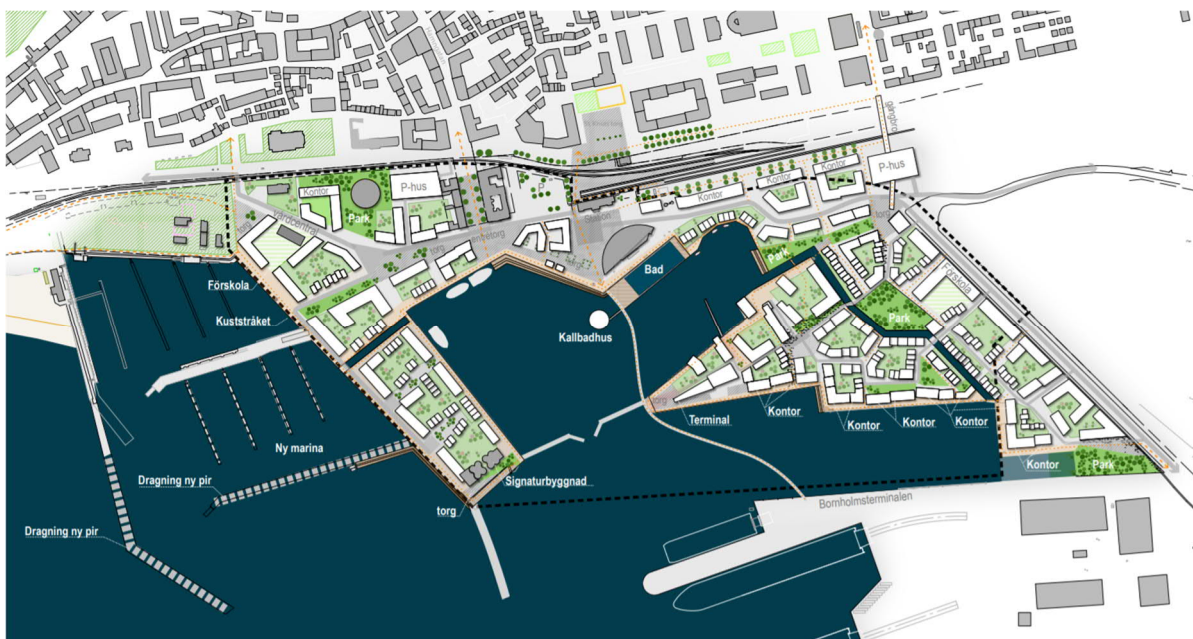
	Enl. kommunala underlag	Enl. WSP bedömning efterfrågan	Enl. WSP bedömning täthet
Bostäder t.o.m. 2040	5 000	2 100 - 2 900	
Tot. antal bostäder	5 000 - 6 000		6 000 - 7 500

10.1.3 Ystad Hamn

Hamnverksamheten kräver längre kajer och större djup i hamnbassängerna, vilket kommer kräva att den flyttas söderut till den yttre hamnbassängen. Detta sätter det centrumnära hamnområdet i ett annat sammanhang än tidigare. Området, som idag är verksamhets- och hamnområde, ska bli blandad stadsbebyggelse med god möjlighet för kollektivtrafikförsörjning då området ligger både centrum- och stationsnära. Ambitionen med förslaget är att göra stadsutveckling med kvalitativa boendemiljöer i samexistens med riksintresset hamn. Programmet redovisar ca 1 500 bostäder.

Citat från Planprogram som godkändes 2019:

”Det kommer att göras många detaljplaner för området de kommande åren och kanske kan vi börja bygga första byggnaden om fem år. Sedan följer en utbyggnad på 20 till 30 år.”



Figur 27: Översikt över hamn och bostadsutveckling i Ystad¹⁶³

Det finns en Fördjupad översiktsplan för Staden Ystad 2030¹⁶⁴ som är antagen 2016. Den redovisar kommunens ställningstagande att successivt utveckla blandad stadsbebyggelse inom det område som planprogram omfattar. Inga detaljplaner är påbörjade för bostadsbebyggelsen.

Bedömning av täthet

Ystads kommun redovisar relativt höga byggnader, 3-6 våningar, givet stadens befintliga struktur med 1-4 vån. Planprogrammet redovisar en exploateringsgrad på ca 2,6 inom kvartersmark. Beräkningen är baserad på uppgifter om total BTA och markyta från planprogrammet och FÖP

¹⁶³ [Planprogram för hamnstaden](#), Ystad kommun (2019)

¹⁶⁴ [Staden Ystad 2030](#), Ystads kommun (2016)

(inklusive ytor för parkeringshus). Ett antagande om andel kvartersmark av den totala markytan har gjorts baserat på normal fördelning i stadsmiljöer.

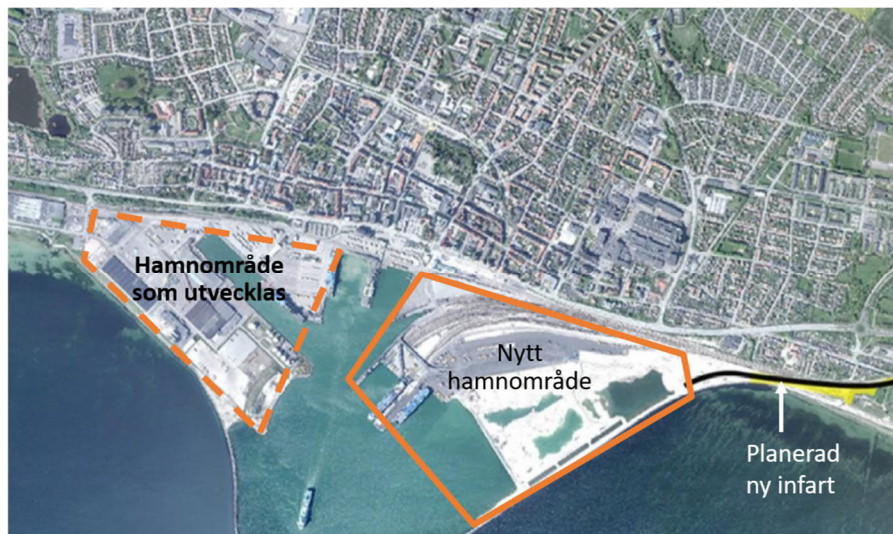
Det är en hög täthet givet stadens övriga bebyggelsestruktur. Man kan anta att de byggnader som inte ligger med havsutsikt bör ges andra boendekvaliteter så som mindre uteplats eller trädgård för att vara attraktiva. Det är svårbedömt om det finns efterfrågan på så många bostäder i relativt tät flerbostadshusbebyggelse. WSPs bedömning av det totala antalet bostäder är därför något lägre än kommunens planer inom hamnområdet.

Tabell 51: Sammanställning av antalet bostäder från kommun samt bedömning av efterfrågan och täthet i Ystad hamn

	Enl. kommunala underlag	Enl. WSP bedömning efterfrågan	Enl. WSP bedömning täthet
Bostäder t.o.m. 2040	1 100	1 000	
Tot. antal bostäder	1 500	1 500	1 000 - 1 500

10.1.4 Trelleborgs Hamn

Kommunfullmäktiga har beslutat att Trelleborg senast 2025 ska ha en ny östlig infart till hamnen. Den nya infarten, som kommunen har en avsiktsförklaring med Trafikverket om, ska göra det möjligt för Trelleborgs Hamn att slutföra den påbörjade flytten åt sydost. Det leder i sin tur till att attraktiva ytor blir tillgängliga för att bygga en ny havsnära stadsdel och att den centrala staden knyts samman med havet.



Figur 28: Översikt över hamn och bostadsutveckling i Trelleborg¹⁶⁵

Arkitektävlingar för den nya stadsutvecklingen i Sjöstaden har genomförts och kommunen håller på att ta fram en strukturplan. Tävlingsområdet var ca 65 Ha (markerat på bilden ovan). Förslagen redovisar 4 000 - 5 000 bostäder.

¹⁶⁵ [Östra Ringvägen och östra hamninfarten](#), Trelleborgs kommun (2018)



Figur 29: Visionsbild över Sjöstaden i Trelleborg¹⁶⁶

Enligt kommunens tidplan planeras den första byggnationen i Sjöstaden att påbörjas 2025. Det ger 15 år till prognosåret 2040. Sjöstaden kommer inte vara fullt utbyggd till dess. Det är snarare utbyggnadstakten än den geografiska utbredningen som begränsar antalet bostäder i hamnen 2040.

Utöver detta finns ytterligare områden väster om tävlingsområdet som är markerade som utvecklingsområden i kommunens övergripande projekt "Kuststaden". Arbetet med ett program för "Västra sjöstaden" har inletts. Inga uppgifter om antal planerade hushåll finns tillgängliga. I denna del ägs marken av privata intressenter. Det finns även ytterligare utbyggnadsområden i staden.

Bedömning av täthet

Planen för området har ingen extrem täthet (exploateringsgrad ca 2,1). Kommunens plan för hamnen innebär dock en mycket stor utbyggnad i förhållande till stadens storlek. Givet den bedömda utbyggnadstakten kommer området kunna vara fullt utbyggt först om hundra år. Frågan är om området då i stället ska indelas i mindre delprojekt och/eller om en lägre täthet ska användas inom delar av projektet för att snabbare kunna bygga ut en helhet och ha möjlighet att attrahera en större kundgrupp med ett bredare utbud av bostäder.

WSP bedömer att den angivna tätheten är en rimlig småstadsskala. Utbyggnadstakten skulle dock kunna ökas om projektet innehöll en andel småhus i och med att man då breddar målgruppen. Om man antar att halva ytan utgörs av småhus och halva med flerbostadshus i småstadsskala ger det en sammanlagd exploateringsgrad på ca 1,2 och ca 2 500 bostäder. Denna siffra kan betraktas som ett lägstascenario.

Tabell 52: Sammanställning av antalet bostäder från kommun samt bedömning av efterfrågan och täthet i Trelleborgs Hamn

	Enl. kommunala underlag	Enl. WSP bedömning efterfrågan	Enl. WSP bedömning täthet
Bostäder t.o.m. 2040	Ca 3 000	750 - 900	
Tot. antal bostäder	4 000 - 5 000		2 000 - 3 000

¹⁶⁶ [Östra Ringvägen och östra hamnfarten](#), Trelleborgs kommun (2018)

10.2 BOSTADSBEHOV OCH BOSTADSEFTERFRÅGAN

I det här kapitlet görs en bedömning av hur många bostäder som kommer att efterfrågas i hamnområdena fram till prognosåret 2040. Detta givet planer/mål för hamnutbyggnaderna och de bostäder som är möjliga att bygga samt givet den täthet och detaljplanernas storlek, övriga utformning och innehåll (enligt avsnitt ovan som baseras på tätheten i kommunernas egna underlag). Bedömningen är gjord med utgång från regionens officiella prognosmaterial och övriga studier kring befolkningsutveckling och bostadsefterfrågan. Huvudkällan är regionens befolkningsprognos för kommunerna i Skåne fram till 2028. Vidare har rapporten "Modell för bostadsefterfrågan i Skåne"¹⁶⁷ använts. Utöver detta har antaganden gjorts, framför allt avseende befolkningsutvecklingen efter 2028.

10.2.1 Malmö

I Nyhamnen i Malmö kan det komma att byggas mellan 6 400 och 8 200 bostäder under de kommande 30 åren, det vill säga en något längre prognoshorisont än i den bedömning som görs i detta uppdrag.

Befolkningen i Malmö har vuxit med i genomsnitt 1,5 procent årligen de senaste tjugo åren. Enligt Regionens prognos kommer befolkningen att fortsätta växa i snabb takt även under de kommande tio åren – i genomsnitt med 1,1 procent per år med en sjunkande trend. WSPs bedömning är att befolkningstillväxten efter det kommer att ligga på 1,0 procent i genomsnitt 2029-2040. Det resulterar i en total befolkningstillväxt fram till 2040 på över 81 000 invånare eller knappt 4 100 per år.

Enligt regionens rapport har ca 40 procent av stadens invånare idag råd att efterfråga nyproduktion. Vi antar att de nya invånarna liknar de gamla i den bemärkelsen (vilket kan vara ett antagande som överskattar betalningsförmågan hos nya invånare i och med att de ofta är unga och oetablerade).

Nyproduktionen i hamnområdet antas bestå av normal nyproduktion, uteslutande flerbostadshus. Därför antas att hushållsstorleken i de nya bostäderna kommer att ligga på 2,1 invånare per bostad. Vidare måste någon typ av antaganden göras kring hur stor del av Malmös stads nyproduktion och efterfrågan på densamma som ligger inom hamnområdet. Detta är inte lätt, varför två alternativa beräkningar har gjorts. Som mest antas att hela 50 procent av nyproduktionen i Malmö fram till 2040 ligger i Nyhamnen och som minst att 30 procent kommer att lokaliseras där. Malmö är en till ytan liten kommun med relativt få möjliga större utvecklingsmöjligheter på andra platser.

Resultatet av dessa antaganden är en bedömd marknadsefterfrågan på bostäder i Nyhamnen på mellan 4 600 och 7 700 bostäder fram till 2040 eller 230 till 385 bostäder per år. Givet kommunens planerade volym på mellan 230 och 300 bostäder per år (om man bygger lika mycket varje år under perioden 2020–2050) så hamnar bedömningen i ungefär samma storleksklass som kommunens.

10.2.2 Helsingborg

I H+/hamnområdet i Helsingborg planeras för mellan 5 000 och 6 000 nya bostäder. Staden har ett mål att växa med 40 000 invånare fram till år 2035. Befolkningen i kommunen har vuxit med genomsnitt 1,2 procent årligen de senaste tjugo åren. Enligt regionens prognos kommer befolkningen att fortsätta växa i mycket snabb takt under de kommande tio åren – i genomsnitt

¹⁶⁷ [Modell för bostadsefterfrågan i Skåne](#), Region Skåne (2019)

med 1,8 procent per år med lite upp- och nedgångar under perioden. WSPs bedömning är att befolkningstillväxten efter det kommer att ligga betydligt lägre – på 1,2 procent i genomsnitt 2029-2040. Det resulterar i en total befolkningstillväxt fram till 2040 på cirka 52 500 invånare eller drygt 2 600 per år.

Enligt Regionens rapport har ungefär 29 procent av stadens invånare idag råd att efterfråga nyproduktion. De nya invånarna antas likna de gamla i den bemärkelsen.

Nyproduktionen i hamnområdet antas bestå av normal nyproduktion, uteslutande flerbostadshus. Hushållsstorleken i de nya bostäderna antas därför ligga på 2,1 invånare per bostad.

Någon typ av antaganden måste göras kring hur stor del av Helsingborgs nyproduktion och efterfrågan på densamma som ligger i hamnområdet. Detta är inte lätt varför två alternativa beräkningar har genomförts. Som mest antas att 40 procent av nyproduktionen i kommunen fram till 2040 ligger i hamnområdet och som minst att 30 procent kommer att lokaliseras där.

Resultatet av dessa antaganden blir en prognostiserad marknadsefterfrågan på bostäder i hamnen på mellan 2 100 och 2 900 bostäder fram till år 2040 eller 105 till 145 bostäder per år. Givet kommunens planer på mellan 250 och 300 bostäder per år (om man bygger lika mycket varje år under perioden 2020–2050) så hamnar WSPs bedömning betydligt lägre. Hela kommunen har haft ett bostadsbyggande på 575 bostäder per år de senaste 20 åren och då ingår de senaste åren med ett historiskt mycket högt bostadsbyggande. WSPs bedömning är att 50 procent av kommunens totala bostadsbyggande fram till 2040 inte uteslutande kommer att ske i hamnområdet.

10.2.3 Ystad

I det nya hamnområdet i Ystad planeras för cirka 1 500 nya bostäder. Byggandet planeras påbörjas 2025 och sedan pågå i 25–30 år, vilket ger en byggtakt på ca 75 bostäder per år. Nyproduktionen i hamnområdet antas bestå av normal nyproduktion. Hushållsstorleken i de nya bostäderna antas ligga på 2,0 invånare per bostad (något lägre än de övriga kommunerna till följd av en något äldre målgrupp).

Befolkningen i kommunen har vuxit med i genomsnitt 0,8 procent årligen de senaste tjugo åren. Enligt regionens prognos kommer befolkningen att fortsätta växa under de kommande tio åren, om än i mycket snabbare takt – i genomsnitt med 1,6 procent per år med lite upp- och nedgångar under perioden. WSPs bedömning är att befolkningstillväxten efter det kommer att ligga betydligt lägre – på 1,2 procent i genomsnitt 2029-2040. Det resulterar i en total befolkningstillväxt fram till 2040 på drygt 10 000 invånare eller drygt 500 per år.

Enligt regionens rapport har ungefär 30 procent av stadens invånare idag råd att efterfråga nyproduktion. De nya invånarna antas likna de gamla i den bemärkelsen.

Någon typ av antaganden måste göras kring hur stor del av Ystads nyproduktion och efterfrågan på densamma som ligger i hamnområdet. Detta är inte lätt varför två alternativa beräkningar genomförs. Som mest antas att 80 procent av nyproduktionen i kommunen fram till 2040 ligger i hamnområdet och som minst att 70 procent kommer att lokaliseras där. Ystad har dock flera andra större utvecklingsprojekt, så antagandena kan ligga väl högt.

Resultatet av dessa antaganden blir en prognostiserad marknadsefterfrågan på bostäder i hamnen på mellan 1 050 och 1 200 bostäder fram till 2040 eller 50 till 60 bostäder per år. Givet planerna på

omkring 75 bostäder per år så hamnar WSPs bedömning ungefär i samma storleksordning. Hela kommunen har haft ett bostadsbyggande på 100 bostäder per år de senaste 20 åren och då ingår de senaste årens höga byggtakt.

10.2.4 Trelleborg

I det gamla hamnområdet i Trelleborg planeras för mellan 4 000 och 5 000 nya bostäder. Det finns dessutom flera större nybyggnadsprojekt inom kommunen.

Befolkningen i kommunen har vuxit med genomsnitt 0,9 procent årligen de senaste tjugo åren. Enligt Regionens prognos kommer befolkningen bara att växa i mycket låg takt under de kommande tio åren – i genomsnitt med 0,2 procent. WSPs bedömning är att det är lågt räknat och beräknar därför att befolkningstillväxten efter det kommer att ligga betydligt högre – på 0,5 procent i genomsnitt 2029-2040 (med en successiv ökning). Det resulterar i en total befolkningstillväxt fram till 2040 på knappt 3 200 invånare eller 160 per år.

Enligt Regionens rapport har de flesta av kommuninvånarna råd att efterfråga nyproduktion. Här är det svårt att göra bedömningar kring de nya invånarna. Det kommer att krävas en massiv förändring av befolkningstillväxten för att efterfrågan ska kunna komma upp i nivåer så att alla nya bostäder som planeras ska kunna efterfrågas. Under de senaste 20 åren har det byggts i genomsnitt 100 bostäder per år i kommunen och den marknadsmässiga efterfrågan bedöms vara knappt 200 bostäder per år. Med en befolkningsprognos som ger ett tillskott på 160 invånare per år täcker det inte byggtakten. Nyproduktionen i hamnen måste locka nya invånare!

Nyproduktionen i hamnområdet antas bestå av normal nyproduktion. Hushållsstorleken i de nya bostäderna antas ligga på 2,0 invånare per bostad.

Någon typ av antaganden måste göras kring hur stor del av Trelleborgs nyproduktion och efterfrågan på densamma som ligger i hamnområdet. Detta är inte lätt varför två alternativa beräkningar genomförs. Som mest antas att 50 procent av nyproduktionen i kommunen fram till 2040 ligger i hamnområdet och som minst att 60 procent kommer att lokaliseras där. I sammanhanget bör nämnas att Trelleborg har flera andra utvecklingsprojekt.

Resultatet av dessa antaganden blir en prognostiserad marknadsefterfrågan på bostäder i hamnen på mellan 750 och 900 bostäder fram till 2040 eller 40 till 45 bostäder per år. Givet planerna på mellan 200 och 250 bostäder per år så hamnar WSPs bedömning betydligt lägre. Det krävs nya målgrupper för bostäder i Trelleborg om produktionen ska kunna hålla den nivån som planeras. Småhusproduktion kan ge nya målgrupper, men innebär samtidigt en lägre täthet. Här vill WSP dock lägga in ett frågetecken kring Regionens låga befolkningsprognos som beräknas gå ner från ett genomsnitt på 360 nya invånare per år de senaste 20 åren till 260 de kommande tio åren.

10.3 SAMMANFATTNING

Sammantaget kan man säga att hur många bostäder som byggs i hamnområdet i respektive stad fram till 2040 inte begränsas av utbyggnadsområdets storlek, då inget av områdena bedöms vara färdigutbyggt till dess. Antalet bostäder 2040 bestäms av efterfrågan på bostäder som är kopplat till befolkningsökningen och de personernas möjlighet och vilja att köpa nyproducerade bostäder i

(huvudsakligen) flerbostadshus. Resultaten av ovan redovisade antaganden och beräkningar sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell 53: Sammanfattning – Antalet efterfrågade och planerade bostäder i respektive stad. Lågt och högt scenario samt behov per år.

Kommun	Demografisk efterfrågan i hamnarna fram till 2040				Planer				Kommentar av planerna i relation till efterfrågan
	Låg	Hög	Låg per år	Hög per år	Låg	Hög	Låg per år	Hög per år	
Malmö	4 600	7 700	230	385	6 400	8 200	213	273	Relativt rimligt, men något högt
Helsingborg	2 100	2 900	105	145	5 000	6 000	250	300	Ganska högt
Trelleborg	750	900	38	45	4 000	5 000	200	250	Högt, men kan finnas högre marknadsefterfrågan
Ystad	1 050	1 200	53	60	1 500		75		Påbörjas 2025 och pågår 20-30 år. Ger 50-75 bostäder per år, vilket anses rimligt.

Generellt kan konstateras att planerna är högre än den beräknade demografiska efterfrågan. Det gäller alla områden/kommuner. Totalt ligger planerna på det dubbla jämfört med efterfrågan vid ett lågt utfall. Det är särskilt planerna i Trelleborg som är särskilt höga. Vid ett högt utfall är skillnaderna mindre. Planerna i Malmö ligger närmast efterfrågan. Det är dock rimligt att ha en högre målsättning i planerna än beräknad efterfrågan. Alla planer blir sannolikt inte verklighet – åtminstone inte innan 2040. Planeringsberedskap är bra beredskap. Men orimligt höga planer kan också innebära höga kostnader. Det senare kan gälla för Trelleborg.

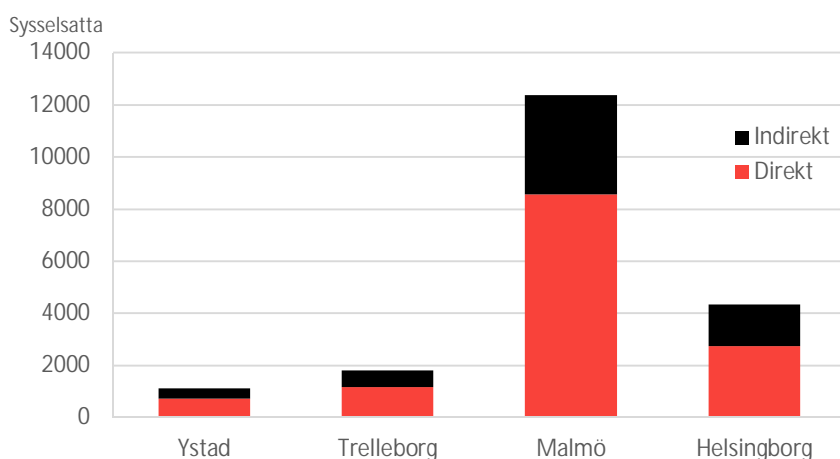
Den planerade tätheten och därmed de bostadstyper och boendemiljöer som föreslås kan delvis påverka efterfrågan. Det innebär att i vissa fall kan en justerad täthet ge en ändrad efterfrågan vilket påverkar utbyggnadstakten och antal hushåll som färdigställs till 2040. Det kan gälla för Trelleborg.

Beräkningarna av antal nya hushåll till prognosåret baseras också på att projekten startar inom en snar framtid och att detaljplaner drivs fram i takt med efterfrågan.

11 REGIONALEKONOMISKA EFFEKTER

11.1 SYSSELSÄTTNING

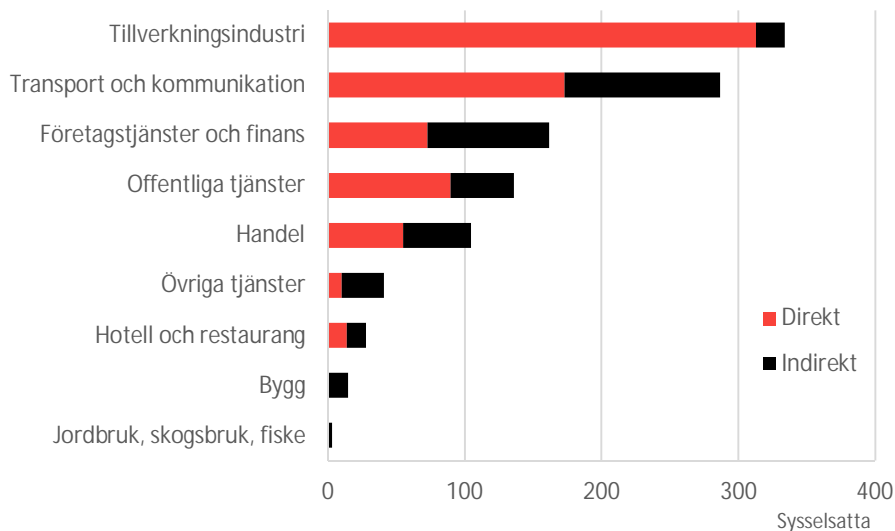
Totalt genererar de fyra hamnarna nära 20 000 sysselsatta, i både direkta och indirekta effekter. Drygt 13 000 av dessa är direkta effekter, det vill säga jobb som är direkt lokaliserade i hamnarnas geografiska lokalisering. Dessa jobb ger i sin tur upphov till ytterligare drygt 6 000 sysselsatta genom indirekta spridningseffekter, alltså verksamheter lokaliserade utanför den geografiska hamnen men som är beroende av att en viss verksamhet finns lokaliserad i en given hamn.



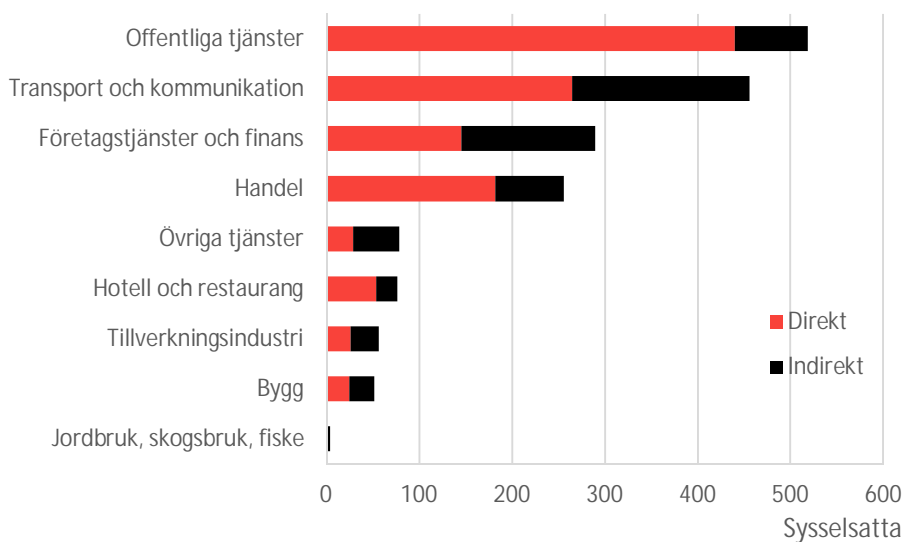
Figur 30: Totalt antal sysselsatta per hamn (2018)

Störst hamnrelaterade sysselsättning återfinns i Malmö Hamn, med drygt 12 000 jobb, och lägst i Ystad, med drygt 1 000 sysselsatta. Orsaken till att sysselsättningen i främst Ystad och Trelleborg är något lägre är att hamnarna – som de är avgränsade i analysen – är mindre i geografisk utbredning och därigenom har färre arbetsställen lokaliserade till sig. Multiplikatoreffekten, det vill säga hur många indirekt sysselsatta som genereras av varje direkt sysselsatt, varierar från 1,44 i Malmö till 1,58 i Helsingborg. Detta tolkas med andra ord som att för varje sysselsatt i Malmö hamn genereras ytterligare 0,44 sysselsatta i underleverantörsledet. Att multiplikatorn varierar mellan hamnarna beror på att branschammansättningen ser lite olika ut. Multiplikatorerna är olika stora i olika branscher och en annorlunda sammansättning ger en totalt sett annan multiplikator.

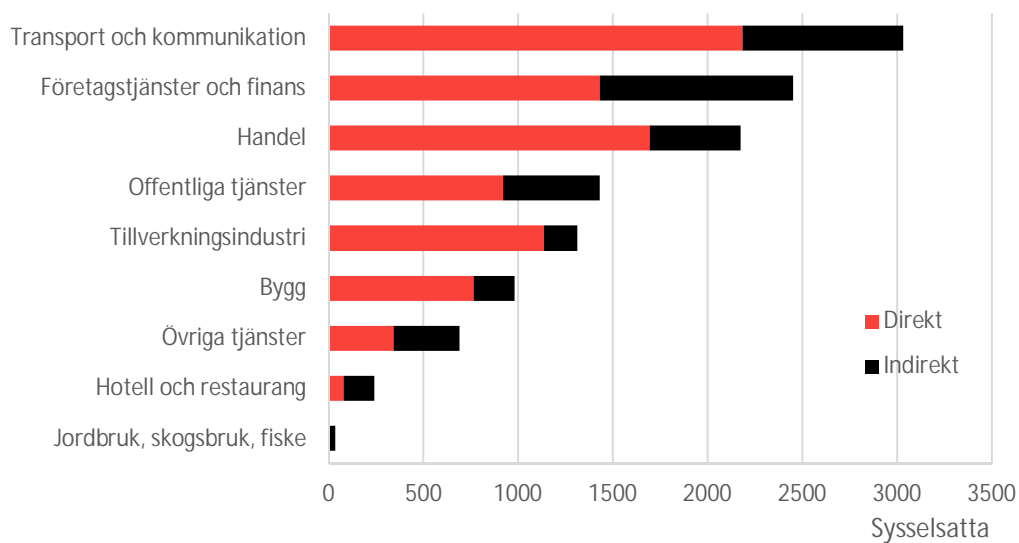
I figurerna nedan visas antal sysselsatta per bransch för respektive hamn.



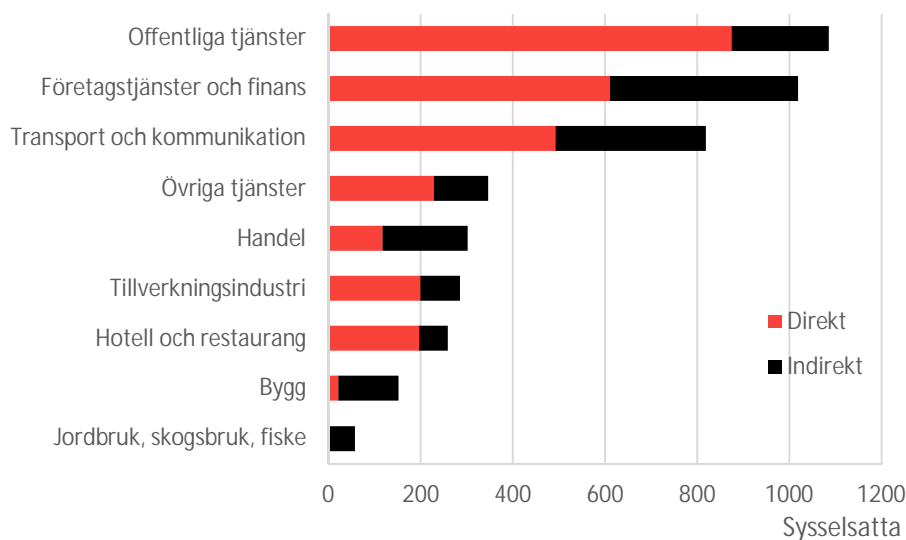
Figur 31: Sysselsatta per bransch, Ystad Hamn (2018)



Figur 32: Sysselsatta per bransch, Trelleborgs Hamn (2018)



Figur 33: Sysselsatta per bransch, Malmö Hamn (2018)



Figur 34: Sysselsatta per bransch, Helsingborgs Hamn (2018)

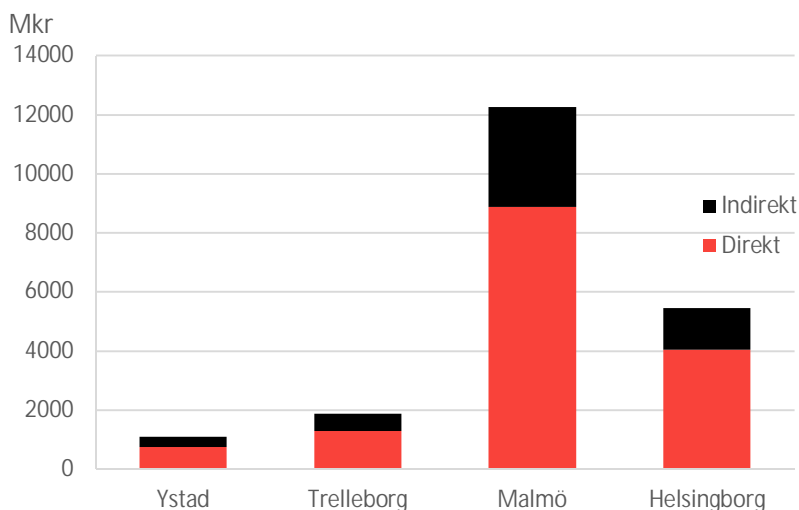
Den direkta verksamheten i de flesta av hamnarna domineras av transport och kommunikation, företagstjänster och offentliga tjänster. I framför allt Ystads hamn utgörs också en stor andel av sysselsättningen av tillverkningsindustri. Den indirekta sysselsättningen består också i mycket stor utsträckning av jobb inom transport och kommunikation samt företagstjänster.

11.2 TILLSKOTT TILL BRUTTOREGIONPRODUKTEN

Bruttoregionprodukten (BRP), det vill säga, den regionala motsvarigheten till BNP, är summan av producerade varor och tjänster i regionen (i detta fall Skåne län). På samma sätt som för sysselsättning kan hamnarnas effekt uttryckas som deras bidrag till BRP. Totalt sett genererar de fyra hamnarna ett värde av 20,6 miljarder kronor, varav knappt 15 miljarder i direkta effekter och drygt 5 miljarder i indirekta. Detta motsvarar ca 3,7 procent av hela Skånes BRP på 553 miljarder kronor.

Värt att notera här är att detta avser tillskottet till den regionala ekonomin genom de arbetstillfällen som genereras i själva hamnarna. Godset som hanteras i in- och utflödet är i sig däremot ytterligare en mycket viktig aspekt på det ekonomiska värde som hamnarna genererar. Genom att importerat gods används som insatsvaror i produktionen i andra delar av Sverige och att exporterat gods har producerats i näringslivet utgör hamnarna en betydande komponent för den ekonomiska tillväxten. Beräkningen av hur mycket detta omfattar ingår dock inte i denna analys.

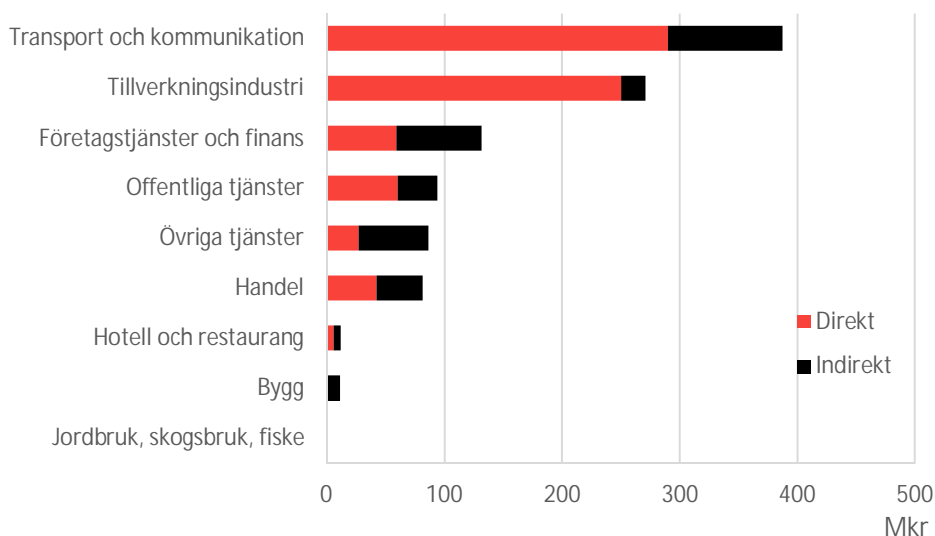
Respektive hamns tillskott till BRP framgår av figuren nedan.



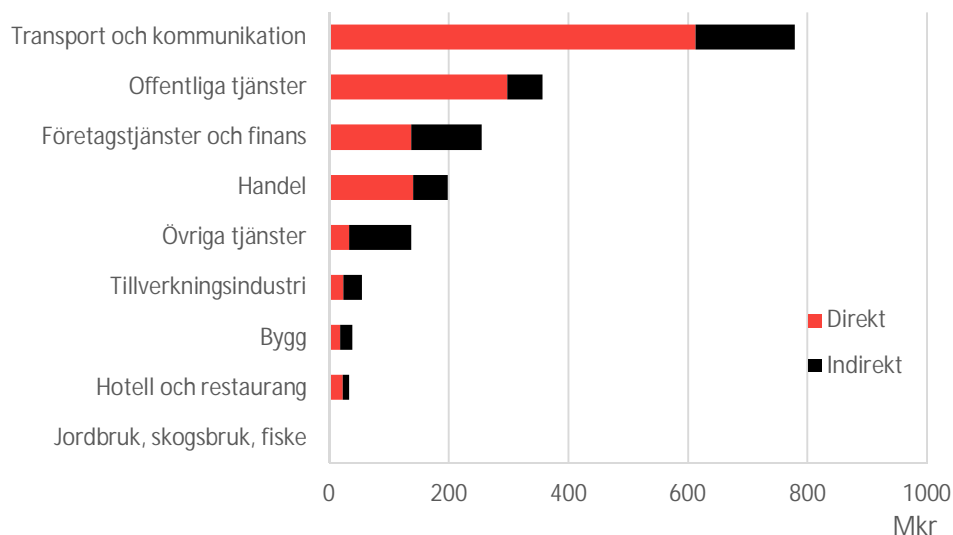
Figur 35: Totalt tillskott till BRP (mkr) per hamn (2018)

På samma sätt som för sysselsättning kan en multiplikator beräknas för BRP-tillskottet. Eftersom det finns skillnader i produktivitet mellan branscher blir inte multiplikatorn exakt samma som för sysselsättningen. Den varierar istället mellan hamnarna, från 1,35 i Helsingborg till 1,46 i Ystad. Med andra ord, för varje krona i direkt BRP-tillskott i Ystad genereras ytterligare 0,46 kronor i indirekta effekter.

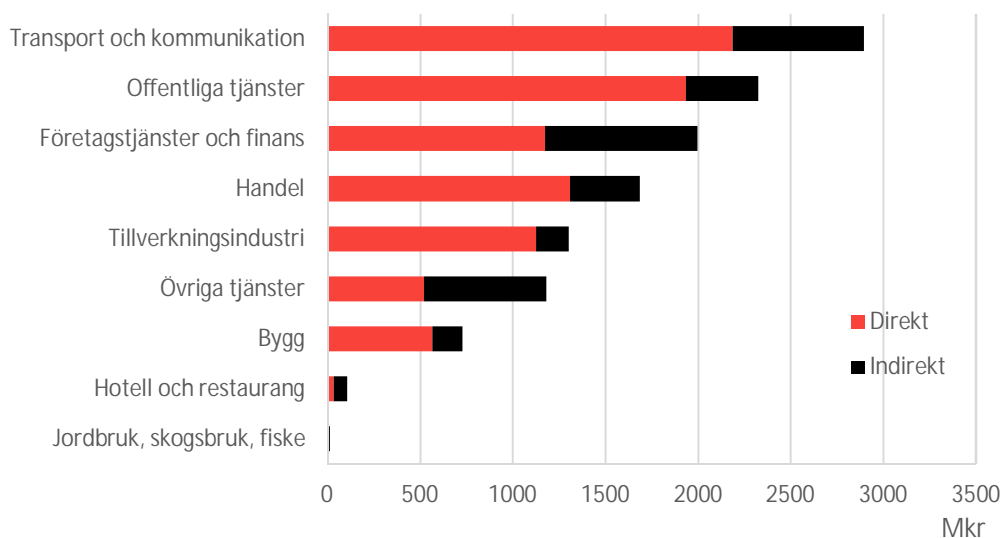
I figurerna nedan visas BRP-tillskottet fördelat per bransch för respektive hamn.



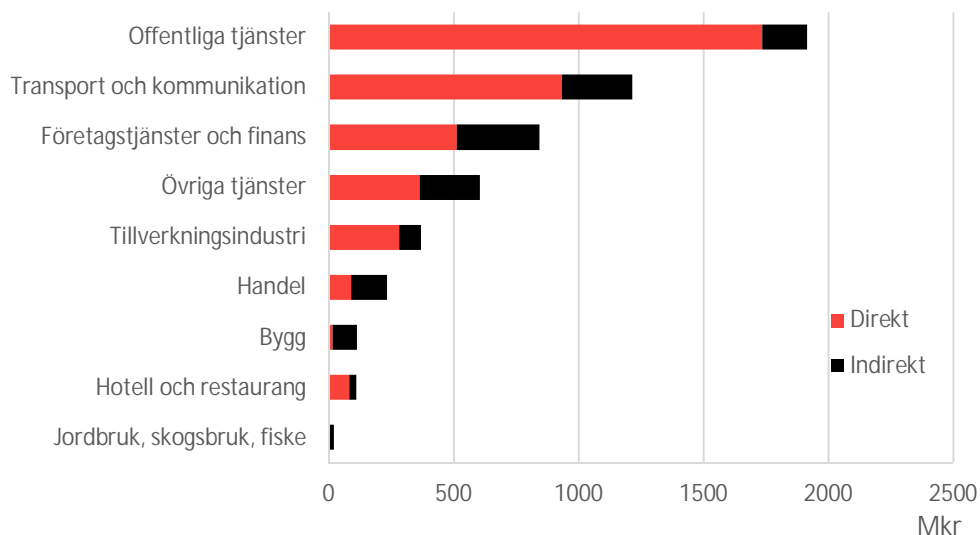
Figur 36: BRP-tillskott (mkr) per bransch i Ystad Hamn (2018)



Figur 37: BRP-tillskott (mkr) per bransch i Trelleborgs Hamn (2018)



Figur 38: BRP-tillskott (mkr) per bransch i Malmö Hamn (2018)



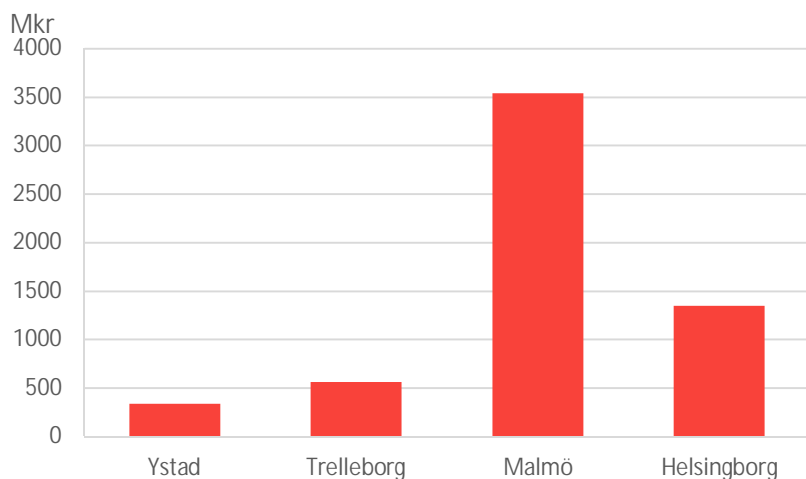
Figur 39: BRP-tillskott (mkr) per bransch i Helsingborgs Hamn (2018)

Branschfördelningen för BRP-tillskotten är i allt väsentligt samma som för sysselsättningen. De direkta effekterna domineras av transport och kommunikation, företagstjänster och offentliga tjänster medan de indirekta effekterna till största del utgörs av transport och kommunikation samt företagstjänster.

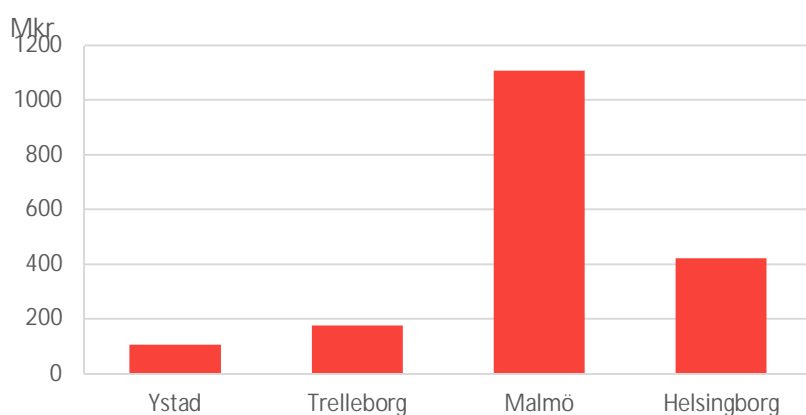
11.3 INKOMSTER OCH SKATTEINTÄKTER

De sysselsatta relaterade till hamnarna – både direkt och indirekt – har en samlad årsinkomst på nära 5,8 miljarder kronor. Den största delen avser Malmö Hamn (drygt 3,5 miljarder) medan inkomsterna för de sysselsatta kopplade till Ystads och Trelleborgs hamnar uppgår till omkring 400 respektive 600 miljoner kronor. Sammantaget motsvarar detta knappt 2 procent av den totala förvärvsinkomster på ca 305 miljarder kronor i Skåne. Skatteintäkterna som genereras i Skånes kommuner av dessa inkomster uppgår till ca 1,8 miljarder kronor, varav Malmö hamn står för drygt 1,1 miljarder. Totalt var de kommunala skatteintäkterna i Skåne omkring 95 miljarder kronor.

I figurerna nedan visas totala förvärvsinkomster per hamn respektive kommunala intäkter per hamn.



Figur 40: Totala förvärvsinkomster per hamn (2019)



Figur 41: Kommunala intäkter per hamn (2018)

11.4 EFFEKTER AV BOSTADSBYGGANDE

Med modellverktyget Raps kan även den regionala effekten på sysselsättningen av bostadsbyggandet beräknas. Arbetsmarknaden påverkas dels genom den direkta effekt som uppstår av själva bostadsbyggandet, dels genom indirekta effekter genom underleverantörsleden till byggindustrin, då insatsvaror och -tjänster köps in.

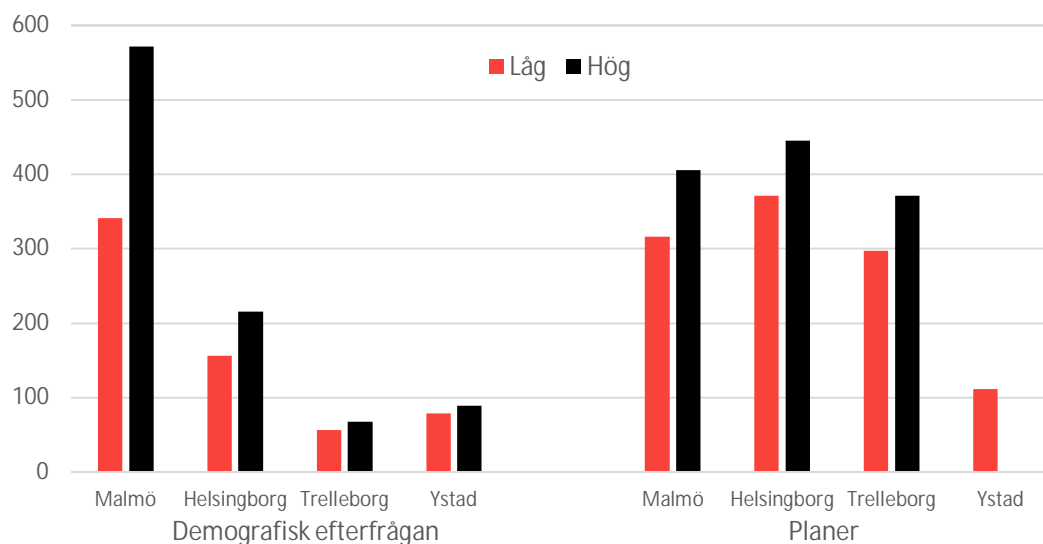
Utgångspunkten är de bedömda nivåerna av bostadsbyggande utifrån en demografisk efterfrågan i hamnarna, samt kommunernas egna planer, i hög- och lågsценarier. I beräkningarna har det antagits en jämn byggtakt, där lika många bostäder byggs varje år fram till år 2040. Produktionskostnader för länsregion III (Syd) antas gälla i samtliga kommuner, baserat på ett genomsnitt för de senaste tio åren. Samtliga bostäder antas vara lägenheter i flerbostadshus.

I modellberäkningarna har ett basscenario för ekonomisk och arbetsmarknadsmässig utveckling i Skåne beräknats, där de nya bostäderna i hamnarna inte ingår. Därefter beräknas ett utredningsalternativ, där bostadsbyggandet läggs in. Den samlade effekten – såväl direkt som indirekt – blir därmed skillnaden mellan de båda scenarierna.

Bland antaganden för den ekonomiska utvecklingen fram till år 2040 finns en årlig produktivitetsutveckling, vilket gör att en given mängd byggproduktion för varje år kommer att

kräva ett konstant minskade antal sysselsatta. Samma bostadsbyggande per år ger därför över tid lägre och lägre effekt på sysselsättningen.

Den genomsnittliga årliga totala sysselsättningseffekten redovisas i diagrammet nedan. Utifrån demografisk efterfrågan beräknas bostadsbyggandet i Malmö hamn enligt högalternativet generera ca 570 sysselsatta per år, medan motsvarande antal i Helsingborg är ca 215 och i Trelleborg och Ystad färre än hundra.



Figur 42: Genomsnittlig total (direkt och indirekt) sysselsättningseffekt per år av bostadsbyggande i hamnarna, 2021-2040

Som beskrivs ovan ger bostadsbyggandet över tid lägre tillskott till sysselsättningen givet den antagna produktivitetsökningen i branschen. I tabellen nedan redovisas därför spannet för antalet sysselsatta år 2021 och 2040, dvs de under prognosperioden högsta respektive lägsta antalen sysselsatta genererade av bostadsbyggandet.

Tabell 54: Total (direkt och indirekt) sysselsättningseffekt av bostadsbyggande i hamnarna år 2021 och 2040

	Demografisk efterfrågan				Planer			
	Låg		Hög		Låg		Hög	
	2021	2040	2021	2040	2021	2040	2021	2040
Malmö	364	317	610	531	60	294	71	376
Helsingborg	337	145	432	200	317	345	396	414
Trelleborg	166	52	230	62	84	276	95	345
Ystad	396	73	475	83	119	103	-	-

Huvuddelen av sysselsättningstillskottet utgörs av den direkta effekten, dvs. de sysselsatta som faktiskt utför själva bostadsbyggandet. Multiplikatoreffekten, dvs. hur stor spridningseffekten till underleverantörsleden är, uppgår i genomsnitt till 1,33 (med ett spann på 1,29 till 1,37 beroende på år). Detta innebär att för varje sysselsatt som är direkt verksam med bostadsbyggande i hamnarna, så uppstår ytterligare i genomsnitt 0,33 jobb som ekonomiska spridningseffekter i andra delar av ekonomin. De indirekta effekterna avser hela Skåne. Med andra ord uppstår de indirekta effekterna inte enbart i samma kommun där bostäderna byggs, utan även i det kringliggande geografiska området.

Tillskottet till de kommunala skatteintäkterna redovisas i tabellen nedan. Precis som med sysselsättningseffekten varierar skatteintäkterna över tid, beroende på storleken av den samlade sysselsättningen och branschammansättningen av de indirekta effekterna.

Tabell 55: Genomsnittligt årligt tillskott till de kommunala skatteintäkterna i Skåne av bostadsbyggande i hamnarna, 2021-2040 (mkr)

	Demografisk efterfrågan		Planer	
	Låg	Hög	Låg	Hög
Malmö	41,0	68,6	6,8	8,0
Helsingborg	38,0	48,6	35,6	44,5
Trelleborg	18,7	25,8	9,4	10,7
Ystad	44,5	53,5	13,4	-

11.5 SAMMANFATTNING

I tabellen nedan sammanfattas beräkningsresultaten avseende regionalekonomiska effekter.

Tabell 56: Sammanfattade regionalekonomiska effekter (2018)

Hamn	Sysselsatta	BRP-tillskott (mkr)	Förvärvsinkomst (mkr)	Kommunala skatteintäkter (mkr)
Ystad	1 111	1 077	335	105
Trelleborg	1 790	1 855	556	174
Malmö	12 359	12 250	3 540	1 106
Helsingborg	4 326	5 436	1 348	421
Totalt	19 586	20 618	5 779	1 806

REFERENSER

PUBLIKATIONER

[CMP news](#), Copenhagen Malmö Port (2009)

[Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi](#), Regeringskansliet (2018)

Fehmarnbält – Förutsättningar och effekter för svensk godstrafik med en ny fast förbindelse, WSP (2013)

[Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential](#), Region Skåne (2019)

[H+](#), Helsingborg (2020)

[Hamnar i fokus](#), Trafikanalys (2019)

[Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten](#), Trafikverket (2018)

[List of Sea Ports in the Core and Comprehensive Networks](#), European Commission (2014)

[Modell för bostadsefterfrågan i Skåne](#), Region Skåne (2019)

[Nya varuvärden 2040 – data, metod och resultat](#), WSP (2016)

[Planprogram för hamnstaden](#), Ystad kommuns (2019)

[Precisering av riksintresse för kommunikationer – Karlskrona hamn](#), Trafikverket (2020)

[Prognos för godstransporter 2040](#), Trafikverket (2020)

[Skatter, avgifter och subventioners påverkan på måluppfyllelse för godstransporter](#), WSP (2018)

[Staden Ystad 2030](#), Ystads kommun (2016)

[Strukturanalys – Långsiktiga trender som påverkar internationell och svensk sjöfart](#), WSP (2014)

Tillgänglighet till Skånes hamnar, Ramböll/Tetraplan (2019)

Trafikframskrivning för Øresundsbron, WSP (2015)

[Trafikprognos 2015 – förväntningar gällande trafikutvecklingen på Øresundsbron](#), Øresundsbro Konsortiet (2016)

[Trans-European Transport Network – TEN-T Core Network Corridors](#), European Commission (2013)

[Årsredovisning Helsingborgs Hamn](#), Helsingborgs Hamn (2020)

[Östra Ringvägen och östra hamninfarten](#), Trelleborgs kommun (2018)

[Översiktsplan för Nyhamnen](#), Malmö stad (2019)

INTERNET

[About CMP](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[As maritime tourism is growing, the demand for one more quay for cruise ships appears](#), Port of Klaipeda (2019)

[CMP Service – Cars](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[Connecting European Hotspots](#), TX Logistik (2020)

[Copenhagen Malmö Port](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[Deepwater terminal in Świnoujście. Location is the strength of this project!](#), Szczecin and Świnoujście Seaports Authority SA (2020)

[Deepwater terminal in Świnoujście. Time to submit the offer!](#), Szczecin and Świnoujście Seaports Authority SA (2020)

[Destinationer](#), Helsingborgs Hamn (2020)

[General Cargo](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[Google Maps](#) (2020)

[Fakta om LNG](#), Swedegas (2020)

[Fyrstegsprincipen](#), Trafikverket (2018)

[Glossary: Standard goods classification for transport statistics \(NST\)](#), Eurostat (2020)

[Hamn](#), Trelleborgs Hamn (2020)

[Helsingborgs Hamn](#), Helsingborgs Hamn (2020)

[In 2022 Port of Køge will be one of the biggest in Denmark measured in square meter](#), Køge Havn (2020)

[Introduction to IMO](#), International Maritime Organization (2020)

[Investments and development](#), Port Gdansk (2020)

[Investments of more than 350 million euros for expansion of Klaipeda Port until the end of 2023](#), Port of Klaipeda (2020)

[Järnväg – Railport Scandinavia](#), Göteborgs Hamn (2020)

[Karlshamns Hamn](#), Karlshamns Hamn (2020)

[Karlskrona Hamn](#), Karlskrona kommun (2020)

[Kartbild/illustration](#) av Helsingborgs Hamn (2020), bearbetad av WSP

Kartbild från [Google Maps](#) (2020), bearbetad av WSP

Kartbilder från [Google Maps](#) (2020)

Kartbilder från [Hitta.se](#) (2020)

Kartbilder från [Open Street Map](#) (2020)

[Kombiterminal](#), Helsingborgs Hamn (2020)

[Kombiterminal Helsingborg](#), GDL (2020)

[Køge Havn](#), Køge Havn (2020)

[Lübeck Port – Basic Information](#), Harbours Review (2020)

[Mukran Port](#), Fährhafen Sassnitz GmbH (2020)

[New International Maritime Organization heavy fuel oil regulations could have knock on effects on remote mines](#), International Mining (2020)

[New intermodal train connection from Luxembourg](#), Port of Kiel (2020)

[NIB finansierar utbyggnad av Ystads hamn](#), Transport och logistik (2018)

[Nordic Investment Bank is sponsoring expansion of Klaipeda Seaport](#), Port of Klaipeda (2020)

[Norra Hamnen – Sustainable Port Development in Malmö](#), Malmö stad (2014)

[Om Ystad Hamn](#), Ystad Hamn (2019)

[Our network](#), Samskip (2020)

[Polen](#), Business Sweden (2019)

[Port of Gdansk](#), Port Gdansk (2020)

[Port of Gdynia](#), Port of Gdynia S.A. (2020)

[Port of Kiel](#), Port of Kiel (2020)

[Port of Klaipedia](#), Klaipėda State Seaport Authority (2020)

[Port of Lübeck](#), Lübecker Hfen-Gesellschaft (2020)

[Port Szczecin-Swinoujscie](#), Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority SA (2020)

[Positive development at Rostock Overseas port](#), Rostock Port (2020)

[Rail Services](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[Rail terminal at Schwedenkai to be enhanced by third track](#), Port of Kiel (2019)

[Rostock expansion targets bigger ships](#), Maritime Journal (2020)

[Rostock Port](#), Rostock Port (2020)

[Ships in port](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[Sulphur oxides \(SOx\) and Particulate Matter \(PM\) – Regulation 14](#), International Maritime Organization (2020)

[Sydostlänken kan bli en av Sveriges viktigaste godsjärnvägar](#), Karlshamns Hamn (2020)

[TENtec Interactive Map Viewer](#), European Commission (2013)

[Terminal locations](#), Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co (2020)

[Terminals Copenhagen](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[Terminals Malmö](#), Copenhagen Malmö Port (2020)

[The contract for building of the new truck parking](#), Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority SA (2020)

[The Contractor for the extension of the LNG Terminal selected](#), Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority SA (2020)

[The Outer Port in the Port of Gdynia](#), MOL Logistics (2020)

[This is what the Central Port in Gdansk is going to look like](#), Poland at Sea (2019)

[Tidtabell från 14 december 2020](#), Sandahlsbolagen (2020)

[Timetable](#), Hupac SA (2019)

[Trans-European Transport Network \(TEN-T\)](#), European Commission (2020)

[Trelleborgs Hamn](#), Trelleborgs Hamn AB (2020)

[Trelleborgs Hamn bygger för framtiden](#), Trelleborgs Hamn AB (2019)

[Utbyggnad av färjehamnen](#), Karlshamns Hamn (2020)

[Utsläpp från flygplan och fartyg: fakta och siffror \(grafik\)](#), Europaparlamentet (2019)

[Utveckling av hamnen](#), Trelleborgs Hamn (2019)

[Våra hamnar](#), Helsingborgs Hamn (2020)

[Våra medlemsföretag](#), Transportföretagen (2020)

[Ystad Hamn](#), Ystad Hamn Logistik AB (2020)

STATISTIK

[Cargo Statistics](#), Port Gdansk (2020)

[Cargo Statistics in the years 2015 – 2019 \(in thousand tons\)](#), Port of Gdynia Authority S.A. (2020)

[Hamnstatistik 2013](#), Transportföretagen (2015)

[Hamnstatistik 2014](#), Transportföretagen (2015)

[Hamnstatistik 2015](#), Transportföretagen (2016)

[Hamnstatistik 2016](#), Transportföretagen (2017)

[Hamnstatistik 2017](#), Transportföretagen (2018)

[Hamnstatistik 2018](#), Transportföretagen (2019)

[Hamnstatistik 2019](#), Transportföretagen (2020)

[Handling Results – Port of Kiel 2019](#), Port of Kiel (2020)

[Lastbilstrafik](#), Trafikanalys (2020)

[Port Statistics](#), Port of Klaipedia (2020)

[Reloading in 2019](#), Port Szczecin Świnoujście (2020)

[Sjötrafik 2019](#), Trafikanalys (2020)

[Statistiken Rostock Port GmbH](#), Rostock Port (2020)

[Trafiksiffror 2020 per vecka](#), Øresundsbron (2021)

[Transport volume of seaborne trade from 2008 to 2018](#), Statista Research Department (2020)

[Transportarbete](#), Trafikanalys (2020)

[Varuflödesundersökningen 2016](#), Trafikanalys (2017)

INTERVJUER

David Burger, Head of Municipal Statistics, Hanseatic City of Lübeck (e-post)

Kathleen Priess, Assistentin der Geschäftsleitung, Mukran Port (e-post)

Niels-Erik Sunesen, Hamnchef, Køge Havn (e-post)

ARBETSGRUPP

Lars Brinte, Malmö stad

Cecilia Ejlertsson, Ystad Hamn

Göran Johansson, Helsingborgs Hamn

Charlotte Lindström, Trelleborgs kommun

Viktoria Morén, Malmö stad

Björn Petersson, Region Skåne

Agneta Nilsson, Ystad Hamn/kommun

Torgny Nilsson, Trelleborgs Hamn

Simon Randahl, Helsingborgs stad

Petra Stelling, Region Skåne

Ulf Sonesson, Trelleborgs Hamn

Sarah Vonliewen, Malmö stad

BILAGA 1 – DETALJERAD METODBESKRIVNING

Nedan utökade metodbeskrivning avser kapitlet Regionalekonomiska effekter.

De fyra hamnarna – Ystad, Trelleborg, Malmö och Helsingborg – bidrar till regionalekonomin och arbetsmarknaden i Skåne genom den verksamhet som bedrivs i olika former i själva hamnområdena. För att få en uppfattning om den totala effekten som hamnarna bidrar med har en analys gjorts med hjälp av modellverktyget Raps (Regionalt analys- och prognosystem). Raps-modellen är i grunden ett verktyg för regional planering. Systemet består av statistik och modeller för analyser och prognoser på kort och lång sikt. Tillsammans med kontinuerligt uppdaterad statistik, SCB:s demografiantaganden, långtidsutredningens antaganden om produktivitet utveckling per bransch och ett antal justerbara parametrar kan Raps användas för att skapa prognoser och alternativa scenarier på regional nivå.

Det är möjligt att manuellt lägga in händelser i den regionala ekonomin i modellen, så som en nyetablering eller nedläggning av en verksamhet. Modellen drivs av den efterfrågan som riktas mot regionens näringsliv i form av hushållens konsumtion, näringslivets, hushållens och den offentliga sektorns investeringar, exportnettot och insatsleveranser mellan branscher. Detta medför att analyser kan göras av den indirekta effekt en specifik verksamhet ger upphov till genom underleverantörsleden, via behov av insatsvaror och -tjänster. I beräkningen har därför den samlade verksamhet som bedrivs i hamnarna analyserats för att fånga upp både den faktiska aktiviteten på plats samt de indirekta spridningseffekter i övriga länet som hamnverksamheten genererar. Analysen skiljer därmed på hamnarnas direkta effekter, som är den ekonomiska verksamhet som bedrivs geografiskt avgränsat på plats i direkt anslutning till själva hamnområdet, och indirekta effekter, vilka är de underleverantörer både lokalt och regionalt som levererar varor och tjänster. Här ingår även så kallade inducerade effekter, vilket omfattar den effekt en verksamhet har på ekonomin genom att de sysselsatta kan konsumera mer och i större utsträckning efterfråga privata och offentliga tjänster och varor.

Betydelsen för den regionala ekonomin kan redovisas på ett flertal olika sätt. I den här studien fokuseras främst på sysselsättning, bidrag till Bruttoregionprodukt (BRP) samt totala inkomster och kommunala skatteintäkter. Vårt att notera är därmed att resultaten i denna analys inte kommer att bli fullt jämförbara med tidigare analyser som har genomförts av WSP för bland annat Trelleborgs, Helsingborgs och Malmö Hamn, då metoden för att definiera den hamnrelaterade sysselsättningen där var annorlunda.

Avgränsningar

Hur den hamnrelaterade verksamheten ska definieras, det vill säga vilken ekonomisk aktivitet som ska anses utgöra den direkta effekten, är inte helt självklart. I tidigare analyser av enskilda hamnar har olika metoder tillämpats. Det har rört sig om avgränsningar utifrån specifika näringsgrenar för respektive kommun, hamnbolagens egen verksamhet och deras kunder eller hamnarnas egna bedömningar av företag som är lokaliserade på grund av närheten till hamnen. I den här studien krävs dock jämförbarhet mellan de fyra hamnarna och det var inom ramen för uppdraget inte möjligt att göra samstämmiga kvalitativa bedömningar av respektive hamn. Därför har istället en GIS-ansats tillämpats, där all sysselsättning lokaliserad inom respektive hamns geografiska yta har räknats in som direkt effekt. Statistiken över sysselsättning har tagits fram och levererats av Region

Skåne. För att ha någon gemensam utgångspunkt har i första hand områden som räknas som statliga riksintressen använts. Detta är dock i grunden inga geografiska utan snarare funktionella avgränsningar, som kan flyttas i takt med planering framåt. Därför är avgränsningarna i kartbilderna nedan inte de faktiska riksintressena utan de visar den yta som använts i analysen, efter viss manuell hantering, för att hitta områden som fungerar för uttaget av statistik.



Figur 43: Avgränsad yta för sysselsättningsanalys i Helsingborgs Hamn



Figur 44: Avgränsad yta för sysselsättningsanalys i Trelleborgs Hamn



Figur 45: Avgränsad yta för sysselsättningsanalys i Ystad Hamn



Figur 46: Avgränsad yta för sysselsättningsanalys i Malmö Hamn

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

